

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Monday, September 19, 2016 (morning)
Monday, September 19, 2016 (afternoon)
Wednesday, September 21, 2016 (morning)
Wednesday, September 21, 2016 (afternoon)
Thursday, September 22, 2016 (morning)
Thursday, September 22, 2016 (afternoon)

Issue No. 5

*Fifteenth, sixteenth, seventeenth, eighteenth,
nineteenth and twentieth meetings:*

Study on the development of a strategy to facilitate
the transport of crude oil to eastern Canadian
refineries and to ports on the East
and West coasts of Canada

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
quarante deuxième législature, 2015-2016

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Le lundi 19 septembre 2016 (avant-midi)
Le lundi 19 septembre 2016 (après-midi)
Le mercredi 21 septembre 2016 (avant-midi)
Le mercredi 21 septembre 2016 (après-midi)
Le jeudi 22 septembre 2016 (avant-midi)
Le jeudi 22 septembre 2016 (après-midi)

Fascicule n° 5

*Quinzième, seizième, dix-septième, dix-huitième,
dix-neuvième et vingtième réunions :*

Étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le
transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du
Canada et vers les ports situés sur les côtes
Atlantique et Pacifique du Canada

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Michael L. MacDonald, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Black	McCoy
Boisvenu	Mercer
* Carignan, P.C. (or Martin)	Neufeld
Doyle	Plett
Eggleton, P.C.	Tannas
* Harder, P.C. (or Bellemare)	Unger

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Tannas replaced the Honourable Senator Greene (*September 13, 2016*).

The Honourable Senator Neufeld replaced the Honourable Senator Runciman (*September 13, 2016*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Michael L. MacDonald

et

Les honorables sénateurs :

Black	McCoy
Boisvenu	Mercer
* Carignan, C.P. (ou Martin)	Neufeld
Doyle	Plett
Eggleton, C.P.	Tannas
* Harder, C.P. (ou Bellemare)	Unger

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Tannas a remplacé l'honorable sénateur Greene (*le 13 septembre 2016*).

L'honorable sénateur Neufeld a remplacé l'honorable sénateur Runciman (*le 13 septembre 2016*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

EDMONTON, Monday, September 19, 2016
(22)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 a.m., in the Quartz Ballroom, 2nd Floor, Matrix Hotel, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, MacDonald, Mercer and Unger (4).

Other senator present: The Honourable Senator Mitchell (1).

In attendance: Jed Chong, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Tony Spears, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:*Edmonton Chamber of Commerce:*

James Merkosky, Vice-Chair of the Board of Directors;

Scott McEachern, Member of the Board of Directors.

Edmonton Economic Development Corporation:

Adam Sweet, Senior Advisor to the President.

Alberta Enterprise Group:

David MacLean, Vice-President of Communications and Policy.

Natural Resources Canada:

Heather D. Dettman, Research Scientist, CanmetENERGY.

It was agreed:

That the committee allow coverage by electronic media of the committee's public proceedings in Edmonton, Calgary and Vancouver with the least possible disruption of its hearings.

The chair made a statement.

Mr. McEachern and Mr. Sweet made statements and, together with Mr. Merkosky, answered questions.

At 10:10 a.m., the committee suspended.

At 10:15 a.m., the committee resumed.

PROCÈS-VERBAUX

EDMONTON, le lundi 19 septembre 2016
(22)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, dans la salle de bal Quartz, au deuxième étage de l'Hôtel Matrix, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, MacDonald, Mercer et Unger (4).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Mitchell (1).

Également présents : Jed Chong, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Tony Spears, agent de communications, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :*Chambre de commerce d'Edmonton :*

James Merkosky, vice-président du conseil d'administration;

Scott McEachern, membre du conseil d'administration.

Société de développement économique d'Edmonton :

Adam Sweet, conseiller principal au président.

Alberta Enterprise Group :

David MacLean, vice-président des communications et des politiques.

Ressources naturelles Canada :

Heather D. Dettman, chercheuse scientifique, CanmetÉNERGIE.

Il est convenu :

Que le comité permette la diffusion des délibérations publiques du comité par les médias d'information électroniques à Edmonton, à Calgary et à Vancouver, de manière à déranger le moins possible ses travaux.

Le président ouvre la séance.

MM. McEachern et Sweet font chacun un exposé puis, avec M. Merkosky, répondent aux questions..

À 10 h 10, la séance est suspendue.

À 10 h 15, la séance reprend.

Mr. MacLean made a statement and answered questions.
 At 11 a.m., the committee suspended.
 At 11:08 a.m., the committee resumed.
 Ms. Dettman made a statement and answered questions.
 At 12:07 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

EDMONTON, Monday, September 19, 2016
 (23)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:31 p.m., in the Quartz Ballroom, 2nd Floor, Matrix Hotel, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, MacDonald, Mercer and Unger (4).

Other senator present: The Honourable Senator Mitchell (1).

In attendance: Jed Chong, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Tony Spears, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

Capital Region Board:

Malcolm Bruce, Chief Executive Officer;
 Neal Sarnecki, Regional Project Manager.

City of Red Deer:

Her Worship Tara Veer, Mayor.

Alberta's Industrial Heartland Association:

Her Worship Gale Katchur, Vice-Chair and Mayor,
 City of Fort Saskatchewan;
 Pam Cholak, Director of Stakeholder Relations;
 Lori Mills, Energy Liaison, Strathcona County.

Alberta Alaska Rail Development Corporation:

John Falcetta, President;
 Carol Anne Hilton, Aboriginal Engagement;

M. MacLean fait un exposé, puis répond aux questions.
 À 11 heures, la séance est suspendue.
 À 11 h 8, la séance reprend.
 Mme Dettman fait un exposé, puis répond aux questions.
 À 12 h 7, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EDMONTON, le lundi 19 septembre 2016
 (23)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 31, dans la salle de bal Quartz, au deuxième étage de l'Hôtel Matrix, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, MacDonald, Mercer et Unger (4).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Mitchell (1).

Également présents : Jed Chong, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Tony Spears, agent de communications, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Capital Region Board :

Malcolm Bruce, chef de la direction;
 Neal Sarnecki, gestionnaire de projets régionaux.

Ville de Red Deer :

Son Honneur Tara Veer, mairesse.

Alberta's Industrial Heartland Association :

Son Honneur Gale Katchur, vice-présidente et mairesse,
 Ville de Fort Saskatchewan;
 Pam Cholak, directrice des relations avec les intervenants;
 Lori Mills, liaison en matière d'énergie; comté de Strathcona.

Alberta Alaska Rail Development Corporation :

John Falcetta, président;
 Carol Ann Hilton, participation autochtone;

Ainjil Hunt, Aboriginal Engagement.

The Usand Group:

Blaine Knott, Regional Representative.

Mr. Bruce made statements and answered questions.

At 2:23 p.m., the committee suspended.

At 2:32 p.m., the committee resumed.

Ms. Veer and Ms. Cholak made statements and, together with Ms. Katchur and Ms. Mills, answered questions.

At 3:39 p.m., the committee suspended.

At 3:48 p.m., the committee resumed.

Mr. Falcetta and Ms. Hilton made statements and answered questions.

At 4:31 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

CALGARY, Wednesday, September 21, 2016
(24)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:02 a.m., in the Marquis Room, Mezzanine level, The Fairmont Palliser, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, MacDonald, Mercer and Tannas (4).

In attendance: Jed Chong, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Tony Spears, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

National Energy Board:

Peter Watson, Chair and Chief Executive Officer;

Josée Touchette, Chief Operating Officer;

Sandy Lapointe, Executive Vice President, Regulatory;

Robert Steedman, Chief Environment Officer;

Shelley Milutinovic, Chief Economist.

Ainjil Hunt, participation autochtone.

The Usand Group :

Blaine Knott, représentant régional.

M. Bruce fait un exposé, puis répond aux questions.

À 14 h 23, la séance est suspendue.

À 14 h 32, la séance reprend.

Mme Veer et Mme Cholak font des exposés puis, avec Mme Katchur et Mme Mills, répondent aux questions.

À 15 h 39, la séance est suspendue.

À 15 h 48, la séance reprend.

M. Falcetta et Mme Hilton font des exposés, puis répondent aux questions.

À 16 h 31, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

CALGARY, le mercredi 21 septembre 2016
(24)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 2, dans la salle Marquis, niveau mezzanine, du Fairmont Palliser, sous la présidence de l'honorable Michael L. Macdonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, MacDonald, Mercer et Tannas (4).

Également présents : Jed Chong, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Tony Spears, agent de communications, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Office national de l'énergie :

Peter Watson, président et premier dirigeant;

Josée Touchette, chef des opérations;

Sandy Lapointe, première vice-présidente, Réglementation;

Robert Steedman, spécialiste en chef, Environnement;

Shelley Milutinovic, spécialiste en chef, Économie.

Kinder Morgan Canada Inc.:

Peter Forrester, Senior Director, Legal and Aboriginal Affairs.

Alberta Chambers of Commerce:

Ken Kobly, President and Chief Executive Officer.

Calgary Chamber of Commerce:

Justin Smith, Director of Policy, Research and Government Relations.

Mr. Watson made a statement and, together with Ms. Lapointe, Ms. Milutinovic and Mr. Steedman, answered questions

At 10:01 a.m., the committee suspended.

At 10:16 a.m., the committee resumed.

Mr. Forrester made a statement and answered questions.

At 11 a.m., the committee suspended.

At 11:11 a.m., the committee resumed.

Mr. Kobly and Mr. Smith made statements and answered questions.

At 11:55 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

CALGARY, Wednesday, September 21, 2016
(25)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:30 p.m., in the Marquis Room, Mezzanine Level, The Fairmont Palliser, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, MacDonald, Mercer and Tannas (4).

In attendance: Jed Chong, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Tony Spears, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

Kinder Morgan Canada Inc. :

Peter Forrester, directeur principal, Affaires juridiques et autochtones.

Chambre de commerce de l'Alberta :

Ken Kobly, président-directeur général.

Chambre de commerce de Calgary :

Justin Smith, directeur des politiques, de la recherche et des relations gouvernementales.

M. Watson fait un exposé puis, avec Mme Lapointe, Mme Milutinovic et M. Steedman, répond aux questions.

À 10 h 1, la séance est suspendue.

À 10 h 16, la séance reprend.

M. Forrester fait un exposé, puis répond aux questions.

À 11 heures, la séance est suspendue.

À 11 h 11, la séance reprend.

M. Kobly et M. Smith font des exposés, puis répondent aux questions.

À 11 h 55, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

CALGARY, le mercredi 21 septembre 2016
(25)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 30, dans la salle Marquis, niveau mezzanine, du Fairmont Palliser, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, MacDonald, Mercer et Tannas (4).

Également présents : Jed Chong, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Tony Spears, agent de communications, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

*WITNESSES:**Canadian Energy Research Institute:*

Allan Fogwill, President and Chief Executive Officer.

As an individual:

Michael Priaro, Professional Engineer, Association of Professional Engineers and Geoscientists of Alberta.

Young Pipeliners Association of Canada:

Tran Mah-Paulson, President and Chief Executive Officer, Central Executive Committee;

Kevin Tsang, Board Member (Vice President), Central Executive Committee;

Peter Tanchak, Board Member (Vice President), Central Executive Committee;

Prasad Panda, Member of the Legislative Assembly (Calgary-Foothills), Legislative Assembly of Alberta;

Bill Bewick, Director of Policy Wildrose Caucus, Legislative Assembly of Alberta.

Mr. Fogwill and Mr. Priaro made statements and answered questions.

At 2:28 p.m., the committee suspended.

At 2:38 p.m., the committee resumed.

Mr. Mah-Paulson, Mr. Tsang and Mr. Tanchak made statements and answered questions.

At 3:16 p.m., the committee suspended.

At 3:30 p.m., the committee resumed.

Mr. Panda made statement and answered questions.

At 4:15 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

VANCOUVER, Thursday, September 22, 2016
(26)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 a.m., in room 1200/1300, Segal Building, Simon Fraser University, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, MacDonald, Mercer and Neufeld (4).

In attendance: Jed Chong, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Tony Spears, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

*TÉMOINS :**Institut canadien de recherche énergétique :*

Allan Fogwill, président-directeur général.

À titre personnel :

Michael Priaro, ingénieur, Association of Professional Engineers and Geoscientists of Alberta.

Young Pipeliners Association of Canada :

Tran Mah-Paulson, président-directeur général, Comité exécutif central;

Kevin Tsang, membre du conseil (vice-président), Comité exécutif central;

Peter Tanchak, membre du conseil (vice-président), Comité exécutif central;

Prasad Panda, député provincial (Calgary-Foothills), Assemblée législative de l'Alberta;

Bill Bewick, directeur des politiques, Caucus du Parti Wildrose, Assemblée législative de l'Alberta.

M. Fogwill et M. Priaro font des exposés, puis répondent aux questions.

À 14 h 28, la séance est suspendue.

À 14 h 38, la séance reprend.

M. Mah-Paulson, M. Tsang et M. Tanchak font des exposés, puis répondent aux questions.

À 15 h 16, la séance est suspendue.

À 15 h 30, la séance reprend.

M. Panda fait un exposé, puis répond aux questions.

À 16 h 15, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

VANCOUVER, le jeudi 22 septembre 2016
(26)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, dans la salle 1200/1300 de l'édifice Segal, à l'Université Simon Fraser, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, MacDonald, Mercer et Neufeld (4).

Également présents : Jed Chong, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Tony Spears, agent de communications, Direction des communications du Sénat.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

Generating for Seven Generations:

Ward Kemerer, Chairman;

Len Wilson, Partner and Managing Director;

Matt Vickers, Chief Executive Officer.

First Nations Limited Partnership:

Robert Metcs, Chief Negotiator and Chief Executive Officer, Havlik Metcs Limited;

Alexandra Ballard, General Manager and Communications and Partnership Development Director, Havlik Metcs Limited.

George Heyman, Member of the Legislative Assembly (Vancouver-Fairview), British Columbia Legislative Assembly.

Mr. Vickers made a statement and, together with Mr. Kemerer and Mr. Wilson, answered questions.

At 10 a.m., the committee suspended.

At 10:18 a.m., the committee resumed.

Mr. Metcs made a statement and answered questions with Ms. Ballard.

At 10:42 a.m., the committee suspended.

At 10:53 a.m., the committee resumed.

Mr. Heyman made a statement and answered questions.

At 11:57 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

VANCOUVER, Thursday, September 22, 2016
(27)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:20 p.m., in room 1200/1300, Segal Building, Simon Fraser University, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, MacDonald, Mercer and Neufeld (4).

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Generating for Seven Generations :

Ward Kemerer, président;

Len Wilson, associé et directeur général;

Matt Vickers, chef de la direction.

First Nations Limited Partnership :

Robert Metcs, négociateur en chef et chef de la direction, Havlik Metcs Limited;

Alexandra Ballard, directrice générale et directrice des Communications et du Développement des partenariats, Havlik Metcs Limited;

George Heyman, député provincial (Vancouver-Fairview), Assemblée législative de la Colombie-Britannique.

M. Vickers fait un exposé puis, avec MM. Kemerer et Wilson, répond aux questions.

À 10 heures, la séance est suspendue.

À 10 h 18, la séance reprend.

M. Metcs fait un exposé puis, avec Mme Ballard, répond aux questions.

À 10 h 42, la séance est suspendue.

À 10 h 53, la séance reprend.

M. Heyman fait un exposé, puis répond aux questions.

À 11 h 57, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

VANCOUVER, le jeudi 22 septembre 2016
(27)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 20, dans la salle 1200/1300 de l'édifice Segal, à l'Université Simon Fraser, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, MacDonald, Mercer et Neufeld (4).

In attendance: Jed Chong, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Tony Spears, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

International Union of Operating Engineers:

Patrick Campbell, International Representative.

Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping:

Richard Wiefelspuett, Executive Director.

District of Kitimat:

Phil Germuth, Mayor.

Mr. Campbell and Mr. Wiefelspuett made statements and answered questions.

At 2:37 p.m., the committee suspended.

At 2:45 p.m., the committee resumed.

Mr. Germuth made a statement and answered questions.

At 3:13 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

*Le greffier du comité,
Daniel Charbonneau
Clerk of the Committee*

Également présents : Jed Chong, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Tony Spears, agent de communications, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

International Union of Operating Engineers :

Patrick Campbell, représentant international.

Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping :

Richard Wiefelspuett, directeur général.

District de Kitimat :

Phil Germuth, maire.

M. Campbell et M. Wiefelspuett font des exposés, puis répondent aux questions.

À 14 h 37, la séance est suspendue.

À 14 h 45, la séance reprend.

M. Germuth fait un exposé, puis répond aux questions.

À 15 h 13, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

EDMONTON, Monday, September 19, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 a.m. to study the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Good morning, everybody. I would like to bring this meeting of the Senate Standing Committee on Transport and Communications to order.

Before we introduce our witnesses, I have to ask the committee's permission for these public proceedings in Edmonton to be recorded by electronic media. They want to record it, so we need the permission of the committee for the Edmonton, Calgary and Vancouver hearings to be electronically recorded by the media. Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Thank you.

On behalf of the committee I would like to express our distinct pleasure to be in Edmonton. I would like to begin by congratulating the people of Alberta for their resilience during these difficult economic times, and especially the population of Fort McMurray for their courage and perseverance as they rebuild their community.

This morning the committee is continuing a study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada. This study began last March with the objective of finding a better way to bring Canadian oil products to markets.

We are pleased to be in oil country to hear from individuals close to the industry versus the limited view we often receive in Ottawa.

I would like to introduce our first panel. From the Edmonton Chamber of Commerce, James Merkosky, Vice-Chair of the Board of Directors; Scott McEachern, Member of the Board of Directors; and from the Edmonton Economic Development Corporation, Adam Sweet, Senior Advisor to the President.

Please begin your presentations, gentlemen, and afterward the senators will have questions.

Scott McEachern, Member of the Board of Directors, Edmonton Chamber of Commerce: Good morning, everyone. On behalf of the Edmonton Chamber of Commerce I would like to welcome you to the fine city of Edmonton.

TÉMOIGNAGES

EDMONTON, le lundi 19 septembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, pour étudier l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Bonjour à tous. Je déclare la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte.

Avant de présenter nos témoins, j'aimerais demander au comité la permission d'enregistrer la séance publique à Edmonton par les médias électroniques. On veut l'enregistrer, donc il nous faut la permission du comité pour que les audiences à Edmonton, à Calgary et à Vancouver soient enregistrées électroniquement par les médias. Êtes-vous d'accord?

Des voix : Oui.

Le vice-président : Merci.

Au nom du comité, je tiens à dire que nous avons le grand plaisir d'être ici à Edmonton. J'aimerais commencer par féliciter les gens de l'Alberta pour la résilience dont ils ont fait preuve durant cette période de difficultés économiques, et particulièrement la population de Fort McMurray qui, avec courage et persévérance, entreprend la reconstruction de sa collectivité.

Ce matin, le comité continue l'étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. L'étude a commencé en mars dernier dans le but de trouver une meilleure façon de transporter les produits pétroliers canadiens vers les marchés.

Nous sommes heureux d'être dans une région pétrolière pour entendre ce qu'ont à dire les gens près de l'industrie par rapport aux opinions limitées dont on nous fait souvent part à Ottawa.

J'aimerais présenter notre premier groupe de témoins. M. James Merkosky, de la Chambre de commerce d'Edmonton, vice-président du conseil d'administration; Scott McEachern, membre du conseil d'administration; et Adam Sweet, de la Société de développement économique d'Edmonton, conseiller principal au président.

Vous pouvez présenter vos exposés messieurs, et après quoi, les sénateurs poseront des questions.

Scott McEachern, membre du conseil d'administration, Chambre de commerce d'Edmonton : Bonjour à tous. Au nom de la Chambre de commerce d'Edmonton, je vous souhaite la bienvenue dans cette belle ville qu'est Edmonton.

My name is Scott McEachern. I sit on the Edmonton Chamber of Commerce Board of Directors and in my day job I am the vice-president of engineering and projects with Enbridge Pipelines.

We are here to discuss the transportation of crude oil in Canada, where it is at today and where it is going in the future. We will be talking about a national transportation strategy, public engagement considerations, and confidence in the regulatory process, and striking a critical balance between the importance of energy security to Canada's future prosperity and the importance of action on climate change and key environmental issues.

I would like to address a small set of these important issues to kick things off today. From an industry perspective and as a director of the Chamber of Commerce I can tell you that these issues will play a pivotal role as we work together to chart a path forward for responsible energy development in Canada.

Given the recent events in Montreal I would like to start with the pipeline review process. Public confidence in the regulatory process is absolutely vital to Canada and Canada needs a rigorous, transparent, inclusive and predictable model to restore this confidence. People need to feel that the process is both fair and timely. This requires a joint effort from industry, regulators and government, and we need to start now.

Investors too need to have confidence in the process. Without long-term capital investment responsible energy just does not happen; nor does job creation or ongoing tax revenue.

Duplication and overlap within the regulatory process causes unnecessary delays and uncertainty. Clear timelines are important to restoring investor confidence and in industry's view the most direct way of avoiding duplication is to retain the National Energy Board as the single best placed regulator to evaluate infrastructure projects under federal jurisdiction.

Market access is another imperative for Canada. We stand to lose out on a massive scale because of our lack of connectivity to global markets. Edmonton's economy, Alberta's economy and Canada's economy have all been hampered by having just one customer for our oil.

In this economic downturn the need for access to new markets is greater than ever. Through resources, technology and capital markets we have a latent energy advantage in Canada. The key word in this statement is "latent". It is either use it or lose it.

Je m'appelle Scott McEachern. Je siége au conseil d'administration de la Chambre de commerce d'Edmonton et je travaille comme vice-président de l'ingénierie et des projets à Pipelines Enbridge.

Nous sommes ici pour discuter du transport du pétrole brut au Canada, de la situation actuelle et de ce qu'elle sera à l'avenir. Il sera question d'une stratégie nationale de transport, des considérations liées à la mobilisation du public, de la confiance accordée au processus réglementaire et de la recherche d'un juste équilibre entre l'importance de la sécurité énergétique pour la prospérité future du Canada et l'importance de prendre des mesures à l'égard des changements climatiques et des principaux enjeux environnementaux.

J'aimerais aborder quelques-unes de ces questions capitales pour donner le coup d'envoi. Du point de vue de l'industrie, et de mon point de vue en tant que directeur de la Chambre de commerce, je peux vous dire que ces enjeux joueront un rôle central alors que nous collaborons en vue de tracer la voie vers la mise en valeur de sources d'énergie responsable au Canada.

Compte tenu des récents événements survenus à Montréal, j'aimerais parler d'abord du processus d'examen des pipelines. Il est absolument vital pour le Canada d'avoir la confiance du public à l'égard du processus réglementaire, et le Canada a besoin d'un modèle rigoureux, transparent, inclusif et prévisible pour renforcer cette confiance. Les gens doivent sentir que le processus est à la fois équitable et opportun. Cela requiert un effort conjoint de l'industrie, des organismes de réglementation et du gouvernement, et ce, dès maintenant.

Les investisseurs aussi doivent croire au processus. Sans investissements à long terme, il n'y a tout simplement pas d'énergie responsable; pas plus qu'il n'y a de création d'emplois ou de recettes fiscales permanentes.

Le dédoublement et le chevauchement au sein du processus réglementaire causent des retards inutiles et des incertitudes. Il est important d'établir des lignes de temps claires pour restaurer la confiance des investisseurs et, du point de vue de l'industrie, la manière la plus directe d'éviter le dédoublement est d'avoir recours à l'Office national de l'énergie (ONE), puisque c'est l'organisme de réglementation le mieux placé pour évaluer les projets d'infrastructure de compétence fédérale.

Il est également impératif pour le Canada d'avoir accès au marché. Nous allons nous retrouver perdants à grande échelle en raison de notre manque de connectivité aux marchés globaux. L'économie d'Edmonton, l'économie de l'Alberta et l'économie du Canada ont toutes été freinées par le fait d'avoir un seul client pour notre pétrole.

En cette période de ralentissement économique, le besoin d'accéder à de nouveaux marchés est plus grand que jamais. Grâce aux ressources, à la technologie et aux marchés financiers, nous avons, au Canada, un avantage latent sur le plan de l'énergie. Le mot clé dans cet énoncé est « latent ». Il faut l'utiliser, sans quoi nous le perdons.

In July, Kenneth Green of the Fraser Institute co-authored a report called *The Costs of Pipeline Obstructionism* in which he wrote that without adequate pipelines to Canada's coasts Canadian oil producers were forced to sell their products to the U.S. at dramatically discounted prices, resulting in a greatly diminished benefit for Canada's economy.

This Fraser Institute report also called on government to expedite pipeline project review. The window of opportunity is only going to be open for so long and without action others will take advantage.

I can also tell you speaking from professional experience that safety and operational reliability is a top priority for the pipeline industry. Chris Bloomer is the President of the Canadian Energy Pipeline Association. When CEPA released its 2016 industry performance report in June, Chris noted that zero is the only goal to strive for and that CEPA and its members have a collective vision that no incident is acceptable.

Through leading edge technology and relentless safety culture Canada's pipeline operators focus on prevention and use a multi-pronged approach to safety through methods like automatic remotely controlled valves, automatic leak detection alarm systems, regular inspections using high-tech tools similar to MRIs that we have in our hospitals, and verification and maintenance digs to examine the pipelines for defects and make any required repairs.

Through the CEPA Integrity First program, member companies share best practices to enhance control room management, emergency response and pipeline maintenance. In the event of a pipeline incident CEPA's Mutual Emergency Assistance Agreement acts much like a mutual aid agreement between fire departments as member companies step forward with personnel, equipment and tools as required to ensure rapid and effective response.

Water safety is also an essential component of the pipeline industry's overall safety approach. This includes the use of horizontal directional drilling which minimizes environmental and stakeholder impact even in sensitive areas. It means paying special attention to areas with a potentially heightened impact on the public including drinking water sources and watercourse crossings. It also means working with government, regulatory agencies, environmental organizations and community representatives at the project planning stages to understand and accommodate unique and local environmental needs.

En juillet, Kenneth Green de l'Institut Fraser a corédigé un rapport intitulé *The Costs of Pipeline Obstructionism*, dans lequel il a mentionné que, sans pipelines adéquats vers les côtes du Canada, les producteurs pétroliers canadiens ont été forcés de vendre leurs produits aux États-Unis à des prix considérablement réduits, ce qui a engendré des retombées économiques grandement diminuées pour le Canada.

Ce rapport de l'Institut Fraser demandait également au gouvernement d'accélérer l'examen des projets de pipeline. La fenêtre de possibilités ne restera pas ouverte longtemps, et si nous ne réagissons pas, d'autres nous dameront le pion.

Selon mon expérience professionnelle, je peux aussi vous dire que la sécurité et la fiabilité opérationnelle constituent des priorités pour l'industrie pipelinère. Chris Bloomer est le président de l'Association canadienne de pipelines d'énergie, la CEPA. Lorsque la CEPA a publié son rapport de 2016 sur le rendement de l'industrie, en juin, Chris a fait observer que le seul objectif à atteindre était le chiffre zéro, et que la CEPA et ses membres ont une vision commune selon laquelle aucun accident n'est acceptable.

Grâce aux technologies de pointe et à une culture axée sur la promotion incessante de la sécurité, les exploitants de pipelines au Canada mettent l'accent sur la prévention et l'adoption d'une approche à plusieurs volets en matière de sécurité à l'aide de moyens, comme des valves automatiques à commande à distance, des systèmes automatiques de détection de fuites, des inspections régulières à l'aide d'outils de haute technologie semblables aux appareils d'imagerie par résonance magnétique que nous avons dans nos hôpitaux et des activités d'excavation de vérification et d'entretien permettant d'examiner les pipelines afin de relever toute défectuosité et d'effectuer toute réparation requise.

Grâce au programme CEPA Priorité intégrité, les entreprises membres mettent en commun des pratiques exemplaires permettant de renforcer la gestion de la salle de contrôle, les interventions d'urgence et l'entretien des pipelines. En cas d'incident pipelinier, l'Entente d'aide mutuelle en cas d'urgence de la CEPA agit principalement à titre d'entente d'aide mutuelle entre les services d'incendie, tandis que les entreprises membres s'occupent de fournir le personnel, l'équipement et les outils nécessaires pour assurer une intervention rapide et efficace.

La sécurité des plans d'eau est aussi un volet essentiel de l'approche globale du secteur pipelinier en matière de sécurité. Cela englobe l'utilisation du forage directionnel horizontal, qui réduit au minimum les répercussions sur l'environnement et les parties concernées même dans les zones vulnérables. Cela veut dire qu'il faut prêter une attention particulière aux zones qui ont une incidence potentiellement accrue sur le public, notamment les sources d'eau potable et les points de franchissement de cours d'eau. Cela veut également dire qu'il faut collaborer avec le gouvernement, les organismes de réglementation, les organismes environnementaux et les représentants communautaires à toutes les étapes de la planification du projet afin de comprendre les besoins environnementaux uniques et locaux et d'y répondre.

For many of us in the industry our indigenous engagement strategy is based on forging mutually beneficial relationships with indigenous communities. That includes community partnerships, educational training, employment opportunities, indigenous business and economic opportunities, and meaningful dialogue based on mutual respect and trust.

Industry fully supports the Government of Canada in its duty to engage the indigenous communities. We feel it is imperative to the success of the NEB review process as well.

At the Edmonton Chamber of Commerce we believe the future prosperity of Alberta is dependent upon meaningful collaboration between the government, First Nations and industry as it relates to economic development of our province.

The Edmonton chamber supports government effort to address the very real threat of climate change. The energy industry also recognizes climate change as a legitimate global issue. In some corners industry is leading the movement toward a lower carbon future with significant investments in renewables and the positioning of our natural gas, which is an abundant low cost bridge fuel, to a lower carbon energy mix.

Again industry supports the Government of Canada as it engages with provinces and industry and works toward national climate change as a framework.

I hope the opening thoughts have set the table for a frank, honest and productive discussion today as we explore the concept of national crude oil transportation for Canada.

I would be happy to answer any questions as we move toward the question period.

Adam Sweet, Senior Advisor to the President, Edmonton Economic Development Corporation: Good morning, Mr. Chair. To you and through you to the honourable senators of this committee, thank you for the invitation to present to you today. I look forward to the discussion that I am hopeful will follow this presentation.

My name is Adam Sweet and on behalf of Edmonton Economic Development Corporation, or EEDC for short, we are pleased to provide our commentary on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada.

As our CEO Brad Ferguson has pointed out, if Mark Twain was an Albertan he would say that the demise of the fossil fuel industry has been greatly exaggerated.

Pour nombre d'entre nous dans l'industrie, notre stratégie de mobilisation des peuples autochtones est fondée sur l'établissement de liens mutuellement profitables avec les collectivités autochtones. Cela comprend les partenariats communautaires, la formation, les possibilités d'emploi, les possibilités économiques et commerciales autochtones et un dialogue significatif fondé sur le respect mutuel et la confiance.

L'industrie appuie pleinement le gouvernement du Canada dans son mandat consistant à mobiliser les collectivités autochtones. Nous pensons que cela est essentiel au succès du processus d'examen de l'ONE également.

À la Chambre de commerce d'Edmonton, nous croyons que la prospérité future de l'Alberta dépend d'une collaboration constructive entre le gouvernement, les Premières Nations et l'industrie, puisqu'elle touche le développement économique de notre province.

La Chambre de commerce d'Edmonton appuie les efforts que déploie le gouvernement pour s'attaquer à la menace bien réelle qu'est le changement climatique. Le secteur énergétique reconnaît également que le changement climatique est un enjeu mondial légitime. Dans certains endroits, l'industrie dirige le mouvement vers un avenir sobre en carbone grâce à des investissements considérables dans les énergies renouvelables et le positionnement de notre gaz naturel, qui est un carburant de transition abondant à faible coût, pour en arriver à un bouquet énergétique sobre en carbone.

Encore une fois, l'industrie appuie le gouvernement, qui s'engage auprès des provinces et de l'industrie à travailler à l'élaboration d'un cadre national de lutte contre les changements climatiques.

J'espère que ces quelques réflexions préliminaires ont mis la table pour une discussion franche, honnête et productive aujourd'hui tandis que nous nous penchons sur le concept du transport national du pétrole brut au Canada.

Je serai heureux de répondre aux questions lorsque nous en serons là.

Adam Sweet, conseiller principal au président, Société de développement économique d'Edmonton : Bonjour, monsieur le président. Monsieur le président, honorables membres du comité, merci de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui. Je me réjouis de la discussion qui, je l'espère, suivra l'exposé.

Je m'appelle Adam Sweet et, au nom de la Société de développement économique d'Edmonton, ou SDEE pour faire plus court, je suis heureux de vous faire part de nos observations quant à l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Comme l'a souligné notre PDG, Brad Ferguson, si Mark Twain était un Albertain, il dirait que la mort de l'industrie du combustible fossile a été grandement exagérée.

This province has been blessed with an abundance of energy products like no other. The extraction and production of conventional oil, oil sands, natural gas, coal and coalbed methane have created billions of dollars in wealth, billions of dollars in government programs, and billions of dollars in research and development. There are trillions of dollars and trillions of barrels more available if we take the right approach.

As background for your committee, Mr. Chair, the EEDC is the City of Edmonton's agency tasked with cultivating the energy, innovation and investment needed to build a prosperous and resilient Edmonton economy.

We lead and manage Edmonton Tourism, the Shaw Conference Centre, Startup Edmonton, Make Something Edmonton, the Edmonton Research Park, a joint venture between ourselves and the University of Alberta called TEC Edmonton, an urban economy team focused on activating the 31 football fields of office space and \$5.5 billion in downtown real estate coming on line shortly, and a trade and investment team focused on opening up new markets for the countless health, agriculture, ICT and advanced manufacturing products that call the Edmonton Metro Region home.

We are a unique model in Canada and we are intimately connected to the drivers of local economic growth. While there is a great deal we can and do on the local level unfortunately there is an overarching economic driver that sets the context under which we operate.

While Edmonton's economy is technically one of the most diversified in the country in terms of sector makeup of our GDP, it is the second most volatile in terms of economic resiliency due to the sector's overdependence on revenues stemming from the energy industry and more specifically the capital investment that fuels its growth.

In short, the Edmonton Metro Region is the manufacturing and servicing hub of the Alberta energy industry and of the oil sands. It is where the tens of billions of dollars spent annually on capital expenditures come to life.

To be clear, without capital investment there is no job growth and no increase in government revenue provincially or federally. We must always remember that capital is mobile. Without the right environment to generate healthy returns it has no reason to stay here.

Notre province a la chance de posséder une abondance de produits énergétiques uniques. L'extraction et la production de pétrole classique, de pétrole issu des sables bitumineux, de gaz naturel, de charbon et de méthane de houille ont généré des milliards de dollars de richesse, des milliards de dollars en programmes gouvernementaux et en recherche et développement. Nous pourrions avoir accès à des milliers de milliards de dollars et à des milliers de milliards de barils si nous adoptions la bonne approche.

Afin de donner un contexte aux membres de votre comité, monsieur le président, la SDEE est l'organisme de la ville d'Edmonton chargé de cultiver l'énergie, l'innovation et l'investissement nécessaires pour bâtir une économie prospère et résiliente à Edmonton.

Nous dirigeons et gérons Edmonton Tourism, le Shaw Conference Centre, Startup Edmonton, Make Something Edmonton, le Edmonton Research Park, une coentreprise regroupant l'Université de l'Alberta et nous-mêmes appelée TEC Edmonton, une équipe responsable de l'économie urbaine qui se concentre sur la mise en service de locaux à bureaux couvrant une superficie égale à 31 terrains de football et sur 5,5 milliards de dollars en immeubles au centre-ville, ainsi qu'une équipe chargée du commerce et de l'investissements dont les activités sont axées sur l'ouverture de nouveaux marchés pour les innombrables produits de santé, d'agriculture, de TIC et de fabrication de pointe qu'abrite la région métropolitaine d'Edmonton.

Nous sommes un modèle unique au Canada et nous sommes intimement connectés aux facteurs de croissance économique locale. Même s'il y a beaucoup de choses que nous pouvons faire à l'échelle locale, il y a malheureusement un facteur économique fondamental qui établit le contexte dans lequel nous exerçons nos activités.

Même si l'économie d'Edmonton est, techniquement, l'une des plus diversifiées au pays, en ce qui a trait aux secteurs qui constituent notre PIB, elle vient au deuxième rang des économies les plus fluctuantes en ce qui concerne la résilience économique en raison de la dépendance excessive du secteur aux revenus émanant de l'industrie énergétique et, plus précisément, de l'investissement qui stimule sa croissance économique.

En résumé, la région métropolitaine d'Edmonton est le carrefour de la fabrication et de l'offre de services de l'industrie énergétique et des sables bitumineux de l'Alberta. C'est là que prennent vie les dix milliards de dollars consacrés annuellement aux dépenses en capital.

Pour être clair, sans investissement il n'y a ni création d'emplois ni augmentation des recettes des administrations publiques provinciales ou fédérales. Nous ne devons jamais oublier que les capitaux sont mobiles. Sans l'environnement adéquat pour générer un bon rendement, il n'y a pas lieu de les laisser ici.

As context for your committee, Mr. Chair, here are some current numbers on the Capex in Alberta from the Alberta Energy Regulator. Capital expenditures have decreased 38.4 per cent to an estimated \$37.3 billion in 2015, down from \$60.5 billion in 2014. Capital expenditures are forecast to decline by a further 30 per cent in 2016 to \$26 billion. This marks the first time in Alberta's history that capital spending has declined for two consecutive years.

The rate and size of declining capital expenditures in 2016 are on track to be significantly larger than the 2009 slowdown and as a result the quick recovery that occurred in 2010 is not expected.

To make matters worse investor confidence is at a low point based on a lack of confidence and trust in the decision-making processes that govern their activities: confidence that the system will not change halfway through and that increased expenditures will generate the necessary revenues and return on investment, and trust that the government will do what it says, that there is a line between words and actions and that we are all on the same page.

It is not a complex concept. Would it be wise to invest in a Quebec cheese shop if one was not confident that the government would let you transport your cheese to market, or to buy a section of forest in B.C. if you did not know if the government would impose new regulations on your licence to cut, or to buy a fish plant in Nova Scotia where my family is from if you thought the cans could not leave the peninsula?

We cannot build pipelines at EEDC even though we wish we could. While the task falls to the private sector there is a key role for our federal leaders. It is not necessarily about a strategy. It is largely about leadership. Leadership sets the context under which others operate and their job is to answer the question of why.

If we need it, which our economy has proven, then it falls to our federal leaders to be the champion. No longer can we just pass this off to mandarins and marketers to solve the problem. We need to ensure that there is fairness applied in all decisions across the country.

For example, if we are deciding on which industry sectors to consider the upstream greenhouse gas emissions, what are the upstream greenhouse gas emissions of bailing out a major airline producer or an auto industry? Why is this only being applied through the National Energy Board hearings?

En guise de contexte pour les membres de votre comité, monsieur le président, voici certains chiffres courants au sujet des dépenses en immobilisations en Alberta provenant de l'organisme de réglementation de l'énergie de l'Alberta. Les dépenses en immobilisations ont diminué de 38,4 p. 100, atteignant environ 37,3 milliards de dollars en 2015, soit une baisse de 60,5 milliards de dollars par rapport à 2014. On prévoit une baisse des dépenses en immobilisations d'au moins 30 p. 100 en 2016, pour atteindre 26 milliards de dollars. Cela marque la première fois de l'histoire de l'Alberta où les dépenses en immobilisations ont diminué pour la deuxième année consécutive.

Le taux et l'ampleur du déclin des dépenses d'immobilisations en 2016 s'annoncent pour être considérablement plus importants que le ralentissement en 2009 et, par conséquent, la reprise rapide qui a eu lieu en 2010 est peu probable.

Pire encore, la confiance des investisseurs a fléchi en raison du manque de confiance dans le processus décisionnel qui régit leurs activités : ils ne sont pas convaincus que le système ne changera pas à mi-parcours et que les dépenses accrues généreront les revenus et le rendement du capital investi nécessaires, et ils ne croient pas que le gouvernement fera ce qu'il dit; il y a une marge entre les mots et les actions, et à cet égard, nous sommes tous sur la même longueur d'onde.

Ce n'est pas un concept complexe. Serait-il judicieux d'investir dans une fromagerie du Québec si vous n'étiez pas certain que le gouvernement vous laisserait transporter votre fromage jusqu'au marché, ou d'acheter une section boisée en Colombie-Britannique si vous ne saviez pas si le gouvernement imposerait de nouvelles conditions à votre permis de coupe, ou d'acheter une usine de transformation du poisson en Nouvelle-Écosse d'où vient votre famille si vous pensiez que les boîtes de conserve ne pourraient pas quitter la péninsule?

Nous ne pouvons pas construire de pipelines à la SDEE même si nous souhaiterions pouvoir le faire. Même si la tâche relève du secteur privé, il y a un rôle clé pour nos dirigeants fédéraux. Il n'est pas nécessairement question d'une stratégie. Cela concerne surtout le leadership. Le leadership définit le contexte dans lequel les autres exercent leurs activités, et le travail des dirigeants consiste à répondre à la question de savoir pourquoi.

Si nous en avons besoin, ce qu'a prouvé notre économie, alors il incombe à nos dirigeants fédéraux d'en être les défenseurs. Nous ne pouvons plus simplement refiler la question aux mandarins et aux spécialistes du marketing pour qu'ils y répondent. Nous devons nous assurer que toutes les décisions à l'échelle du pays sont fondées sur l'équité.

Par exemple, si nous décidons quels secteurs de l'industrie doivent tenir compte des émissions de gaz à effet de serre en amont, qu'en est-il des émissions de gaz à effet de serre en amont que suppose le fait de sauver une grande entreprise d'aviation ou une industrie automobile? Pourquoi cela s'applique-t-il toujours uniquement aux audiences de l'Office national de l'énergie?

We also need to ensure that leaders are fighting for our economy at home and abroad. We need to double our advocacy efforts and resources at our embassy in the United States. We need to recognize that it is going to be a fight and that we need to have the intestinal fortitude to win it.

I have not spoken to the great strides the industry has made on improving its environmental record or the work the provincial government has done on trying to improve the environmental image of the oil sands. We know that in order to be more competitive we need to be cleaner, greener, cheaper, faster, safer, and telling you all the things that our business community is doing would take up all of my time.

In our discussion I would be pleased to elaborate further on what some benefits of taking this approach might be. However, with consideration to the time left, please allow me a final comment.

A man who I call mentor once taught me that we are much more likely to act our way into a new way of thinking than to think our way into a new way of acting. When it comes to developing our natural resources it is not necessarily about coming up with a strategy. It is more about stepping up to the plate and doing what needs to be done. Thank you.

Senator Mercer: Thank you, gentlemen, for your presentations.

This is the beginning of our hearings here in Alberta and we are anxious to hear what people have to say. I am also not surprised about how you started off our week in Alberta.

I am from Nova Scotia. Those of us on the East Coast are anxious to talk about the pipeline and look at helping get Alberta's product to market, but one of the things that I find disturbing is that we, and I mean the global "we," do not talk about the price of oil. I am not pointing fingers at anyone in particular. We do not talk about it in the context of what we will accomplish from a price point of view if we are able to get the product to tidewater, if we are able to get it to either the Pacific or the Atlantic.

I think we can exclude the Gulf Coast because that goes directly to the problem I want to talk about: the Texas crude price and the world price.

I do not think we collectively have explained to Canadians the significance of the difference of the price between what you sell your product to Americans for and what you will be able to sell it for on the world market.

We have to put this in the minds of Canadians. Here is the difference. This is one of the reasons we need to do it, but like many of our other industries the petroleum sector is held hostage

Nous devons également nous assurer que les dirigeants défendent notre économie ici et à l'étranger. Nous devons redoubler d'efforts de promotion et doubler les ressources à notre ambassade aux États-Unis. Nous reconnaissons que ce sera une bataille et que nous devons nous armer de courage pour y arriver.

Je n'ai pas parlé des progrès considérables qu'a réalisés l'industrie en améliorant son bilan environnemental ni du travail qu'a effectué le gouvernement provincial en essayant de redorer l'image environnementale des sables bitumineux. Nous savons que, pour être plus concurrentiels, nous devons être plus propres, plus verts, plus abordables, plus rapides, plus sécuritaires, et vous dire tout ce que font nos entrepreneurs prendrait tout mon temps.

Durant notre discussion, je serai heureux d'élaborer plus en détail certains avantages que nous procurerait l'adoption de cette approche. Toutefois, compte tenu du temps qu'il reste, permettez-moi de formuler un dernier commentaire.

Un homme que je considère comme un mentor m'a un jour enseigné que nous sommes beaucoup plus susceptibles de changer notre façon de penser en passant aux actes que de changer notre façon d'agir en nous bornant à réfléchir. Lorsqu'il est question d'exploiter nos ressources naturelles, il ne suffit pas nécessairement de produire une stratégie. Il faut en fait prendre les choses en main et faire ce qui doit être fait. Merci.

Le sénateur Mercer : Merci, messieurs, de vos exposés.

Nous commençons nos audiences ici en Alberta et nous sommes impatients d'entendre ce que les gens ont à dire. Je ne suis pas non plus surpris par la façon dont vous avez entamé notre semaine en Alberta.

Je viens de la Nouvelle-Écosse. Ceux d'entre nous qui viennent de la côte Est ont hâte de parler des pipelines et d'aider à amener les produits de l'Alberta au marché, mais l'une des choses qui m'inquiètent, c'est que nous, et j'entends par là un « nous » global, ne parlons pas du prix du pétrole. Je ne montre personne en particulier du doigt. Nous ne parlons pas de cela dans le contexte de ce que nous ferons du point de vue financier si nous sommes capables de transporter le produit jusqu'à la côte, si nous sommes capables de le transporter sur la côte Pacifique ou la côte Atlantique.

Je pense que nous pouvons exclure la côte du Golfe du Mexique puisque cela touche au cœur même du problème dont je souhaite parler : le prix du pétrole brut du Texas et le prix sur les marchés internationaux.

Je ne pense pas que nous avons expliqué collectivement aux Canadiens ce que signifie la différence de prix entre ce que vous rapporte votre produit si vous le vendez aux Américains et ce que vous pourriez obtenir pour votre produit s'il était vendu sur le marché international.

Nous devons inculquer cette notion aux Canadiens. C'est là toute la différence. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous devons le faire, mais comme bon nombre de nos autres industries,

by the fact that we have one customer. We need to diversify that in many different industries but this one is easier to understand particularly when there is a difference in the price of Texas crude and the world price.

Perhaps somebody could explain to me why we do not spend more time talking about that and talking about what the benefit will be when we get to the point where we are exporting Alberta and Saskatchewan petroleum products by water from either the East or the West Coast. In my case I am interested in what the East Coast does, but if we do it to the West as well there are lots of markets there. Perhaps someone could help me with that.

Mr. McEachern: Perhaps I will try to start approximately where you ended. The oil and gas industry and certainly the pipeline industry that I am in are typical Canadian industries. We are humble. We have stated what the economic benefit is of closing the gap between what tidewater will give us in the future and what the current market is where we have one customer. The piece where we really need to strengthen the message is by making sure that the average Canadian can then translate that into a benefit, whether it is through our social system and the ultimate revenue that is generated within taxation or some other form of being able to represent the revenue gain that is had by enabling organizations and companies that are investing in the oil and gas industry to be able to share some of those benefits.

The key that I see is not just stating a number which has billions and billions of dollars in revenue but being able to translate that so the average individual understands what the benefit of that closing of the gap is between the markets.

Senator Mercer: That is helpful although we still have not talked about the actual numbers which is what I think we need to get into the minds of Canadians.

As we talk about pipelines one of the issues is the involvement of our First Nations peoples and the potential for there to be a barrier in the development of any pipeline because many of them will have to go across lands that are owned and controlled by our First Nations people.

I had occasion yesterday to casually bump into National Chief Dwight Dorey of the Congress of Aboriginal Peoples in the airport in Halifax. He is from Nova Scotia. We had some time before our flights so we had a long talk.

One of the issues that I talked with Chief Dorey about was how we could get over the hurdle of what appears to be an objection. The angle I was trying to talk to him about, and he was somewhat receptive although I do not want to put words in his mouth, was how we involve young Aboriginal people in the development and the construction of pipelines. That is very important because it is a very lucrative business. The long-term management of the

le secteur pétrolier est pris en otage par le fait que nous n'avons qu'un seul consommateur. Il doit y avoir une diversification dans les nombreuses industries différentes, mais cela est plus facile à comprendre particulièrement lorsqu'il y a une différence entre le prix du pétrole brut du Texas et le prix sur les marchés internationaux.

Peut-être quelqu'un peut-il m'expliquer pourquoi nous ne parlons pas davantage de cela et de l'avantage que nous pourrions tirer lorsque nous serons en mesure d'exporter les produits pétroliers de l'Alberta et de la Saskatchewan par voie maritime soit à partir de la côte Est, soit à partir de la côte Ouest. En ce qui me concerne, je m'intéresse à ce que fait la côte Est, mais si nous le faisons à partir de la côte Ouest, il y a également beaucoup de marchés là-bas. Peut-être quelqu'un peut-il m'éclairer à ce sujet.

M. McEachern : Je vais tenter de reprendre environ là où vous vous êtes arrêté. L'industrie du pétrole et du gaz et certainement l'industrie des pipelines, dont je fais partie, sont des industries canadiennes typiques. Nous sommes humbles. Nous avons parlé de ce que serait l'avantage économique si nous pouvions combler la lacune qui existe entre ce que les côtes pourraient nous apporter à l'avenir et ce qu'est le marché actuel alors que nous n'avons qu'un seul consommateur. Là où nous devons vraiment renforcer le message, c'est en nous assurant que le Canadien moyen peut en tirer un avantage, que ce soit à l'aide de notre système social et du revenu ultime généré par les impôts ou par tout autre moyen de représenter le gain net obtenu en permettant aux organismes et aux entreprises qui investissent dans l'industrie du pétrole et du gaz de pouvoir mettre en commun ces avantages.

La solution que j'entrevois ne consiste pas uniquement à brandir un montant de revenus correspondant à des milliards et des milliards; il faut aussi être en mesure d'exprimer cela de manière à ce que la personne moyenne comprenne l'avantage que procure le fait de combler l'écart entre les marchés.

Le sénateur Mercer : C'est utile, même si nous n'avons pas parlé des chiffres réels, alors que, selon moi, c'est ce que nous devrions inculquer aux Canadiens.

Tandis que nous parlons des pipelines, l'un des problèmes est l'engagement de nos Premières Nations et le risque qu'ils fassent obstacle à l'élaboration de quelque pipeline que ce soit, puisque bon nombre d'entre eux devront traverser des terres que possèdent et contrôlent nos Premières Nations.

J'ai eu l'occasion hier de tomber sur le chef Dwight Dorey, chef national du Congrès des peuples autochtones à l'aéroport de Halifax. Il vient de la Nouvelle-Écosse. Nous avons un peu de temps avant nos vols respectifs, nous avons donc discuté longuement.

L'un des enjeux dont j'ai discuté avec le chef Dorey est la façon dont nous pourrions surmonter ce qui semble être une objection. L'aspect dont j'essayais de lui parler, et il était quelque peu réceptif, même si je ne veux pas parler à sa place, touchait la façon dont nous amenons les jeunes Autochtones à prendre part à l'élaboration et à la construction de pipelines. C'est très important parce que c'est une activité très lucrative. La gestion

pipeline once it is operational, the management of existing pipelines and how industry can involve Aboriginal people in doing just that, are also of big benefit to them. Chief Dorey was making no commitments but he was interested in that discussion.

Have you initiated any thoughts from your side and/or any discussions with First Nations people?

Mr. McEachern: Let me start off with maybe just a comment from the Edmonton Chamber of Commerce perspective and then move into the industry perspective with which I am certainly very familiar as well.

From an Edmonton Chamber of Commerce perspective we certainly have northern partnerships with various indigenous groups in northern Alberta and within northern Canada as well. That is an active, ongoing effort that we continue.

An important element of all efforts with the indigenous peoples is to make sure we recognize that we need to build a strong and trusting relationship. Those strong and trusting relationships will take time, but we need to commit to that and we need to make sure that it is an ongoing effort.

From an industry perspective I can tell you we have entered into a couple of key areas that are important for us to develop that long-term benefit to the First Nations people and to make sure that we can create employment and business opportunities.

One of the initiatives that we have actually started — and it was started in Manitoba — was a school that allowed for training of indigenous youth specific to equipment operations. It was operator training. We do believe it was a starting point. We had our first graduates from that class in either 2014 or 2015. We believe that is a way we can create a sustainable future.

Another thing is to really make sure that indigenous businesses themselves have an opportunity. We need to nurture that relationship because most of those organizations are not going to be able to start off and do the construction of a full pipeline. They need to grow into the strengths they have and to build on the strengths they have. That is another area that I think is important.

Mr. Sweet: Part of the challenge that exists within Canada is that the government entity that is simultaneously regulating product and access through First Nations lands is the same one that is responsible for undertaking the treaties that set up those lands. This is a big challenge that we see in the North around the mining industry. There is a challenge that the mines you are trying to regulate are in areas that you are simultaneously trying to develop treaty understandings around.

If you look at things like the Aboriginal pipeline group or some of the other work that has taken place, one way they have been able to come about that is through ownership models, through

à long terme du pipeline, une fois qu'il sera fonctionnel, la gestion des pipelines existants et la façon dont l'industrie amène les Autochtones à y prendre part constituent également des avantages considérables pour eux. Le chef Dorey n'a pris aucun engagement, mais il trouvait la discussion intéressante.

Avez-vous amorcé une quelconque réflexion de votre côté ou avez-vous discuté avec les Premières Nations?

M. McEachern : Laissez-moi commencer par, disons, simplement un commentaire du point de vue de la Chambre de commerce d'Edmonton, puis nous passerons au point de vue de l'industrie, que je connais très bien également.

Du point de vue de la Chambre de commerce d'Edmonton, nous avons assurément des partenariats dans le Nord avec divers groupes autochtones du nord de l'Alberta et du nord du Canada également. C'est un effort actif et durable que nous poursuivons.

Dans le cadre des efforts que nous déployons auprès des Autochtones, il importe de reconnaître que nous devons établir une solide relation de confiance. Il faudra du temps pour établir ces relations, mais nous devons prendre cet engagement et nous devons nous assurer qu'il s'agit d'un effort continu.

Du point de vue de l'industrie, je peux vous dire que nous avons pris part à certaines activités dans des domaines clés qui sont importants pour nous afin de procurer cet avantage à long terme aux Premières Nations et de nous assurer que nous créons des possibilités d'emploi et des débouchés commerciaux.

L'une des initiatives que nous avons lancées en fait — et elle a débuté au Manitoba — était la mise en place d'une école qui a offert de la formation aux jeunes Autochtones sur l'utilisation d'équipement. C'était une formation de conducteur. Nous croyons que c'était un point de départ. Les premiers à obtenir leur diplôme pour ce cours l'ont eu en 2014 ou en 2015. Nous pensons que c'est une façon de créer un avenir durable.

Il faut aussi nous assurer de donner une chance aux entreprises autochtones. Il faut nourrir cette relation parce que la plupart de ces organisations n'ont pas ce qu'il faut pour démarrer et construire un pipeline au complet. Elles doivent grandir à partir des forces qu'elles ont et s'appuyer sur leurs forces. C'est un autre aspect qui est important selon moi.

M. Sweet : Le défi vient en partie du fait que, au Canada, l'entité gouvernementale qui réglemente les produits et qui accède aux terres des Premières Nations est le même que celui qui est responsable des traités définissant ces terres. C'est un grand défi que nous voyons pour l'industrie minière dans le Nord. Ce n'est pas évident lorsque les mines que vous tentez de réglementer se trouvent dans des régions où vous essayez en même temps d'en venir à une entente de traité.

Si on examine l'Aboriginal Pipeline Group ou d'autres travaux qui ont été réalisés par exemple, on constate que le travail s'est fait grâce à des modèles de propriété, grâce à des modèles de propriété

joint ownership and through joint collaboration models. It might be worth exploring areas around that to actually have First Nations be part of that solution as opposed to not.

Senator Mercer: I know the Chair will like my final question. When we talk about the eastern pipeline we continue to talk about the pipeline going to Saint John, New Brunswick. I wanted to talk about the pipeline not going to Saint John, New Brunswick. I want the pipeline to go by Saint John, New Brunswick, and with perhaps a little line off to go to the refinery in Saint John, New Brunswick. I want to hear some discussion about the pipeline ending in the Strait of Canso in Nova Scotia.

Why I think it is important that we put this on the table and start talking about it seriously is that by going to Saint John, New Brunswick, and then building this large terminal just offshore of the Port of Saint John we are then going to be sending these ships with large amounts of petroleum products through the environmentally sensitive Bay of Fundy.

It is not only environmentally sensitive ecosystem but also the Bay of Fundy is home to a small group of whales. Some of them are so big that they cannot get out of the way of the ships even when they see them coming.

I want to talk about the Strait of Canso because when we import oil into Canada one of the major terminals where it comes in now is in the Strait of Canso. We already have the place to store it there as it comes in and we move it inland from Venezuela or Saudi Arabia or wherever it may come from.

We already have the terminals for it to come in. It seems to me that at those terminals you turn the pipe around and put it on the ships to go out. It seems to me that we already have a safe port. It is the Atlantic Ocean. It is not a sensitive smaller area such as the Bay of Fundy which is environmentally sensitive to many people and involves the two provinces of Nova Scotia and New Brunswick plus the state of Maine whereas if you go to Port Hawkesbury or the Strait of Canso you are dealing with Nova Scotia and that is it.

Has the industry been talking about the eastern pipeline going not to Saint John but extending the pipeline through Nova Scotia to the Strait of Canso?

Mr. McEachern: I do not think I am going to be able to speak on behalf of the industry with regard to that question. Certainly my familiarity is more with the Enbridge pipeline which is Northern Gateway moving to the West Coast. Because your question is a very specific question I think it would have to be left to my colleagues who are looking at Energy East.

commune et de collaboration. Il peut valoir la peine de nous pencher sur des questions de ce genre pour réussir à amener les Premières Nations à faire partie de la solution plutôt que de les exclure.

Le sénateur Mercer : Je sais que le président aimera ma dernière question. Lorsqu'il est question du pipeline de l'Est, nous continuons de parler de celui qui se rendrait à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Je voudrais parler d'un autre point d'arrivée. J'aimerais que le pipeline passe à côté de Saint John, mais j'ajouterais peut-être un tronçon qui se rendrait à la raffinerie de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Je veux qu'on discute de la possibilité que le pipeline aboutisse dans le détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse.

Je crois qu'il est important que nous puissions aborder cette question et commencer à en parler sérieusement parce que si le pipeline passe par Saint John, au Nouveau-Brunswick, et que nous bâtissons ce grand terminal juste au large de Port Saint John, nous allons ensuite envoyer ces navires chargés de grandes quantités de produits pétroliers par la baie de Fundy, une zone écologiquement sensible.

La baie de Fundy n'est pas seulement un écosystème écologiquement sensible; elle héberge aussi un petit groupe de baleines. Certaines sont si grosses qu'elles ne peuvent pas s'enlever de la trajectoire des bateaux, même si elles les voient venir.

Je veux parler du détroit de Canso parce que, lorsque nous importons du pétrole au Canada, l'un des principaux terminaux d'où il provient est maintenant celui du détroit de Canso. Nous disposons déjà de l'espace nécessaire pour l'emmagasiner là-bas lorsqu'il arrive et nous le déplaçons vers l'intérieur des terres lorsqu'il arrive du Venezuela ou de l'Arabie saoudite ou peu importe.

Nous avons déjà les terminaux nécessaires pour le faire venir. Il me semble qu'à ces terminaux, il suffit d'inverser le sens du pipeline et nous pourrions envoyer le pétrole par navire à l'étranger. À mon avis nous avons déjà un port sain; c'est l'océan Atlantique. Ce n'est pas une petite zone vulnérable comme la baie de Fundy, qui est écologiquement sensible pour nombre de gens, et qui touche la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick en plus de l'État du Maine. Tandis que si vous allez à Port Hawkesbury ou dans le détroit de Canso, vous faites affaire avec la Nouvelle-Écosse, un point c'est tout.

L'industrie a-t-elle discuté de la possibilité que le pipeline de l'est ne se termine pas par Saint John, mais soit prolongé jusqu'en Nouvelle-Écosse au détroit de Canso?

M. McEachern : Je ne crois pas être en mesure de m'exprimer au nom de l'industrie au sujet de cette question. Certes, je connais beaucoup mieux le pipeline Enbridge qui est le Northern Gateway et qui va vers la côte Ouest. Puisque votre question est très précise, je pense que je vais la laisser à mes collègues qui examinent le projet Énergie Est.

What I would say about it as an industry is that we certainly need to be aware of localized environmental specific items. When you speak of the Bay of Fundy it certainly meets the qualifications of an environmentally sensitive area. We need to make sure that we understand that when we are looking at the placement of facilities like the terminalling as well as the pipelines themselves.

Mr. Sweet: As Edmonton Economic Development we cannot speak for industry, but I just wanted to ensure I have on the record that I support anything that develops Nova Scotia and its economy for I fear that I would not be allowed back by my family if I did not say that.

Senator Mercer: We will be watching.

Senator Mitchell: Being a senator for Alberta from Edmonton I would just like to welcome members of the committee, their staff and other people who are here with you. It is wonderful to demonstrate directly to the people of Alberta, to Edmontonians, the great work that committees like this committee do in the Senate and for the people of Canada.

Thank you for your presentations. A number of very, very pertinent issues have been raised in these presentations. I would like to get at one in particular first, and that is the question that you alluded to or addressed directly of negotiations with indigenous peoples.

I am also very interested specifically in the relationship between negotiations on a pipeline and the implications for treaty development, particularly in a place like British Columbia or the North where treaties do not necessarily exist.

Are there potential commitments or relationships that would be required of indigenous peoples in the construction agreements surrounding a pipeline that would have implications, negative or otherwise, for the development of treaties? The corollary question to that is I think there probably is some of that. That would seem that a company cannot do those negotiations adequately themselves.

To what extent and how do companies like Enbridge, for example, coordinate their activities in negotiating with indigenous people with direct involvement from the provincial and federal governments as required? How do you handle all of that?

Mr. McEachern: Yes, that is a big piece. I would say that is an area in which we do need to become more collaborative. I think that there is a gap right now between the role that the Government of Canada has played or can play and the role that industry has played.

Ce que je dirais à ce sujet, en tant que membre de l'industrie, c'est que nous devons absolument être conscients des aspects localisés propres à l'environnement. Lorsque vous parlez de la baie de Fundy, elle répond certainement aux caractéristiques d'une zone écologiquement sensible. Nous devons être certains de comprendre cela lorsque nous cherchons à placer des installations comme les terminaux et les pipelines eux-mêmes.

M. Sweet : La Société de développement économique d'Edmonton ne peut parler pour l'industrie, mais je tiens à préciser, pour le compte rendu, que j'appuie tout ce qui est en faveur du développement de la Nouvelle-Écosse et de son économie, car j'ai bien peur que ma famille me renie si je ne dis pas cela.

Le sénateur Mercer : Nous y veillerons.

Le sénateur Mitchell : En tant que sénateur représentant l'Alberta, originaire d'Edmonton, j'aimerais simplement souhaiter la bienvenue aux membres du comité, à leurs employés et aux autres personnes qui sont ici avec vous. C'est merveilleux de montrer directement aux gens de l'Alberta, aux Edmontoniens, l'excellent travail que les comités comme le nôtre font au Sénat et pour les Canadiens.

Je vous remercie de vos exposés. Un certain nombre d'enjeux très très pertinents ont été soulevés dans ces exposés. J'aimerais en aborder un en particulier pour commencer : il s'agit de la question à laquelle vous avez fait allusion ou que vous avez directement abordée lors des négociations avec les peuples autochtones.

Je m'intéresse aussi particulièrement à la relation entre les négociations au sujet d'un pipeline et les répercussions sur l'élaboration d'un traité, particulièrement dans un endroit comme la Colombie-Britannique ou le Nord, où les traités n'existent pas nécessairement.

Y a-t-il des relations ou des engagements potentiels qui seraient nécessaires de la part des peuples autochtones concernant les ententes de construction d'un pipeline qui auraient des répercussions, négatives ou autres, sur l'élaboration de traités? Il s'ensuit qu'il y a probablement un peu de cela, selon moi. Il me semble qu'une entreprise ne peut mener ces négociations adéquatement elle-même.

Dans quelle mesure et de quelle manière des entreprises comme Enbridge, par exemple, coordonnent-elles leurs activités en négociant avec les peuples autochtones avec l'intervention directe des gouvernements provinciaux et fédéral au besoin? Comment gérez-vous tout cela?

M. McEachern : Oui, c'est un gros aspect. Je dirais que c'est un domaine dans lequel nous devons apprendre à mieux collaborer. Je pense qu'il y a une lacune actuellement entre le rôle qu'a joué ou peut jouer le gouvernement du Canada et celui joué par l'industrie.

I cannot speak for some of the areas as we move into Eastern Canada but as we move to the West I think that we are the conduit with some of these pipeline projects. There is a gap. There is an issue that exists and I believe it probably is related back to the treaty relationships.

What is key here is that the Government of Canada needs to step in and be part of this relationship. Whether it is industry leading in the collaboration with that relationship or whether it is the Government of Canada leading, in both pieces as well as within the provincial governments it will be a requirement that we have alignment on all three levels of industry, the provincial government, federal government and the First Nations peoples in order for us to move forward toward tidewater on either the east or the west coast.

Mr. Sweet: I have just two brief comments. Industry has been doing yeoman's work on engaging with First Nations and has advanced dramatically even over the last few years.

There are two other places where there is a role to be played. One is at that federal level of setting the context of why this is important and how we can work together. That is a piece that needs to be clear and it needs to be almost — this is a terrible speech — a stump speech where it is going out and explaining that again and again and again.

Another role actually exists at the municipal level as well. We have Edmonton where we have the second largest urban Aboriginal population on track to become the largest Aboriginal population in Canada. Our mayor has started to champion the issues of connectivity and engagement with First Nations communities.

This can happen in other major municipalities to help understand what the benefits are for cities and to draw that connectivity between those First Nations who are along the area and draw from those municipal resources.

It is not just industry. There is actually a need for multiple levels of government.

Senator Mitchell: That kind of confirms my suspicion or my concern that to some extent governments have delegated that relationship and those negotiations to indigenous peoples who one could imagine could correctly embrace in good faith the industry but still be concerned the industry cannot make the commitments that are needed to be made to reassure Aboriginal peoples within the broader context of law and rights and treaty development, for example, they are commitments that only the federal government and perhaps provincial governments can really make with any kind of certainty. That collaboration is very important and it might be something that is worth the committee's consideration in its report.

Je ne peux pas me prononcer sur certains sujets tandis que nous parlons du Canada de l'Est, mais en ce qui concerne l'Ouest, je crois que nous agissons à titre d'intermédiaire à l'égard de certains de ces projets de pipeline. Il y a une lacune. Il y a un problème qui existe, et je crois qu'il est probablement lié aux relations issues de traités.

Ce qui est essentiel ici, c'est que le gouvernement du Canada doit intervenir et prendre part à cette relation. Que ce soit l'industrie ou le gouvernement du Canada qui dirige la collaboration... il sera nécessaire d'assurer une harmonisation avec les trois niveaux de l'industrie, le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral et les Premières Nations afin que nous puissions nous rapprocher des côtes, que ce soit la côte Est ou la côte Ouest.

M. Sweet : J'ai deux petits commentaires à ajouter. L'industrie a fait un travail colossal en amorçant le dialogue avec les Premières Nations et elle a progressé de façon spectaculaire même au cours des dernières années.

Il y a deux autres scènes où il y a un rôle à jouer. D'abord sur la scène fédérale, où il faut établir le contexte expliquant pourquoi cela est important et comment nous pouvons travailler ensemble. C'est un aspect qui devra être clair et cela devra presque prendre la forme — c'est terrible de dire les choses ainsi — d'une tournée de discours où il faudra rencontrer les gens et expliquer les choses encore et encore.

Il existe en fait un autre rôle à jouer sur la scène municipale. Nous avons Edmonton, qui compte la deuxième population autochtone urbaine en importance, sur le point de devenir la plus grande population autochtone au Canada. Notre maire a commencé à défendre les questions liées à l'établissement de liens et à la mobilisation des collectivités des Premières Nations.

Cela peut se faire dans d'autres municipalités majeures pour aider les gens à comprendre ce que sont les avantages pour ces villes et comment établir des liens entre les Premières Nations qui sont dans la région et ces ressources municipales.

Cela ne touche pas seulement l'industrie. Il y a en fait un besoin que de multiples ordres de gouvernement s'en mêlent.

Le sénateur Mitchell : Cela confirme en quelque sorte mon hypothèse ou ma préoccupation selon laquelle, dans une certaine mesure, les gouvernements ont délégué cette relation et ces négociations aux peuples autochtones qui, on peut le présumer, pourraient appuyer de bonne foi notre industrie, mais tout de même je m'inquiète du fait que l'industrie ne peut pas prendre les engagements qui sont nécessaires pour rassurer les peuples autochtones dans le contexte élargi des droits et du droit, et de l'élaboration d'un traité, par exemple; il y a des engagements que seul le gouvernement fédéral et peut-être les gouvernements provinciaux peuvent réellement prendre avec une forme de certitude. La collaboration est très importante, et c'est quelque chose que le comité devrait se donner la peine d'examiner dans son rapport.

I have another question, if I may. It is quite technical. If oil is not transported by pipelines it has been and will be transported by train. Given that there are issues there, can you give us a rough idea of what volume of oil, give or take, is currently being transported by train that will be replaced by a pipeline or a scenario of pipelines? You can pick one: Kinder Morgan or Gateway. Not all train oil will be replaced by pipelines but a good portion will be.

James Merkosky, Vice-Chair of the Board of Directors, Edmonton Chamber of Commerce: I am not sure any of us have the numbers at our fingertips, but I think the key point is that pipelines are the safest and most efficient way of transporting that oil.

There were two points raised earlier that just underlie that. Our only customer is currently an energy producer itself and that is the United States, so anything we can do to have other customers is important.

Most of the oil currently moving through some of those same oilfields is by rail which is not as safe as pipeline. I guess the bottom line is pipelines in our mind are the safest, most efficient way of transporting that oil. That is what we should strive for.

Senator Black: Thank you all for being here and for your tremendous, very strong presentations focused on the issues.

I have two requests and one question. My first request, sir, is the report that you referred to that Mr. Green had prepared. Could you provide a copy of that to the committee, please? I think that could be very helpful for us.

Now, to all of you, you have done a tremendous job of outlining what our challenges are. It is appreciated, it is succinct, and I think it is a very helpful way for the committee to start.

What I want to focus on with all of you now is: What are the economic consequences for Alberta and Canada of not building pipelines? Can you be as succinct in those answers as you were in identifying the problems?

Mr. McEachern: I will let my colleagues talk a little bit about the numbers themselves but I would say that it is two things. One is the differential that will be removed if we can get oil to tidewater which allows us to have more than one customer. The second, and I think equally or perhaps even more important, is the fact that we are going to find that the development and investment in the province of Alberta within our oil sands and even in conventional oil will be stymied if we do not give an opportunity or a place for that volume of oil to move.

It is really twofold. It is one in the differential and it is two in the investment in the oil in the province of Alberta.

J'ai une autre question, si vous me le permettez. Elle est plutôt technique. Si le pétrole n'est pas transporté par des pipelines, il a été et sera transporté par train. Compte tenu des enjeux dont il est question ici, pouvez-vous nous donner une idée approximative du volume, plus ou moins, de pétrole actuellement transporté par train qui le sera par un pipeline ou plusieurs, advenant un tel scénario? Vous pouvez en choisir un : Kinder Morgan ou Gateway. Ce ne sont pas tous les trains de pétrole qui seront remplacés par des pipelines, mais une bonne partie le sera.

James Merkosky, vice-président du conseil d'administration, Chambre de commerce d'Edmonton : Je pense que personne d'entre nous n'a les chiffres à portée de main, mais selon moi, l'essentiel c'est que les pipelines constituent un moyen sécuritaire et plus efficace de transporter le pétrole.

Deux points soulevés précédemment sous-tendent exactement cela. Notre seul consommateur est actuellement un producteur d'énergie lui-même, à savoir les États-Unis, donc tout ce que nous pouvons faire pour attirer d'autres clients importe.

C'est par train qu'est actuellement transportée la majeure partie du pétrole dans ces mêmes champs de pétrole, ce qui n'est pas aussi sécuritaire que par pipeline. J'imagine que ce qui compte, c'est que, dans notre esprit, les pipelines sont des méthodes plus sécuritaires et plus efficaces pour transporter ce pétrole. C'est ce que nous devons viser.

Le sénateur Black : Merci à vous tous d'être ici présents. Je vous remercie de vos exposés remarquables centrés sur les enjeux, ils étaient fort convaincants.

J'ai deux demandes et une question. Ma première demande est la suivante : monsieur, si le rapport de M. Green que vous avez évoqué a été préparé, pourriez-vous en fournir une copie au comité s'il vous plaît? Cela nous serait grandement utile.

Maintenant, vous avez tous fait un travail remarquable en expliquant quels étaient les défis qui se posent. C'est apprécié, c'est concis, et je crois que c'est une façon très utile pour le comité de commencer.

Ce sur quoi j'aimerais me concentrer avec vous c'est la question suivante : quelles sont les conséquences économiques pour l'Alberta et le Canada de ne pas construire de pipelines? Pouvez-vous être aussi bref dans ces réponses que vous ne l'avez été pour cibler les problèmes?

M. McEachern : Je vais laisser mes collègues parler un peu des chiffres, mais je dirais qu'il y en a deux. D'abord, il y a l'écart de prix qui sera éliminé si nous transportons le pétrole jusqu'aux côtes, ce qui nous permettra d'avoir plus qu'un seul client. Ensuite, et je crois que cela est aussi sinon plus important encore, c'est que nous allons constater que le développement de la province de l'Alberta et son investissement dans nos sables bitumineux et même dans le pétrole classique seront inutiles si nous n'avons pas la possibilité de transporter ce volume de pétrole ni l'espace pour le mettre.

La réponse comporte vraiment deux volets. Il y a l'écart de prix et il y a l'investissement de la province de l'Alberta dans le pétrole.

Mr. Merkosky: I also think we have a limited window to make these commitments and build these pipelines. It is a competitive world out there. There are a lot of energy producers out there. If we do not act soon the opportunity may be gone forever. The longer we delay, the more likely that is going to be.

Another part of it is that Canada is currently a country that imports oil from other countries and that oil is imported through shipping lanes as well. We have to recognize as a nation that building pipelines to bring our oil to other parts of our country is vital just from a Canadian perspective.

Mr. Sweet: I fear being labeled Chicken Little with the following three comments but I think the consequences are in our current economic growth. I spoke to the drops in capital expenditure which is the lifeblood of our economy and which drives the economic development of the fifth largest city in the country.

The first piece is Kinder Morgan Trans Mountain Pipeline would generate 678,000 person-years of employment and \$18.5 billion in revenue for federal and provincial governments over the first 20 years of operations, the largest of which accrues in Alberta.

The second piece would be around nation-building quite frankly. Alberta requires the help of the rest of the country right now. There was famous Canadian who once said, “The forgotten man does not forget,” and I fear for the ability of nation-building efforts in the future if there is not assistance from the rest of the country to this province at this time.

Senator Black: By assistance do you mean support for building pipelines?

Mr. Sweet: That is exactly what I mean, sir. That builds to the third piece, which is what future economic opportunities are available for future generations.

While there is certainly a need to shift off of fossil fuels toward more sustainable long-term sources of energy that cannot be done recklessly. I am the father of a two-year-old and one of the lessons that was taught to me very early on was that when you become a parent you lose the right to be reckless. We cannot be reckless in our attempt to shift off of our energy industry toward these new sectors.

Senator Black: Tremendous answers. Building on all of that, folks that talk to me throughout the province, and as you know I am also an Alberta Senator, tell me that effectively investment has stopped. Incoming investment to Alberta has stopped and investment among our businesses in Alberta has effectively stopped. Would you agree with that?

M. Merkosky : Je crois aussi que notre créneau est très limité pour prendre ces engagements et construire ces pipelines. Nous vivons dans un monde concurrentiel. Il y a beaucoup de producteurs d'énergie. Si nous n'agissons pas bientôt, la possibilité pourrait disparaître à jamais. Plus nous attendons, plus il est probable que cela se passe ainsi.

Un autre aspect concerne le fait que le Canada est actuellement un pays qui importe du pétrole d'autres pays, et ce pétrole est importé au moyen de voies navigables. Nous devons reconnaître, en tant que pays, que la construction de pipelines pour transporter notre pétrole ailleurs au pays est essentielle uniquement du point de vue du Canada.

M. Sweet : Je crains d'être taxé d'alarmiste avec les trois commentaires suivants, mais je pense que les conséquences touchent notre croissance économique actuelle. J'ai parlé des baisses des dépenses d'immobilisations, qui sont notre moteur économique et qui font avancer le développement économique de la cinquième ville en importance au pays.

Le premier élément est le pipeline Trans Mountain de Kinder Morgan qui créerait 678 000 années-personnes et générerait 18,5 milliards de dollars en revenus pour les gouvernements provinciaux et fédéral échelonnés sur les 20 premières années d'activité, dont la plus grande part revient à l'Alberta.

Le deuxième aspect toucherait l'édification du pays, disons-le. L'Alberta a besoin de l'aide du reste du pays actuellement. Un Canadien célèbre a déjà dit : « L'homme oublié n'oublie pas », et je m'inquiète de la capacité des efforts d'édification du pays à l'avenir si le reste du pays n'apporte pas son aide à la province en ce moment.

Le sénateur Black : Lorsque vous parlez d'aide, vous entendez le soutien de la construction des pipelines?

M. Sweet : Oui, c'est exactement ce que je veux dire, monsieur. Cela renforce le troisième élément, soit les possibilités économiques futures qui s'offriront aux prochaines générations.

Même s'il est certainement nécessaire de passer des carburants fossiles à des sources énergétiques plus viables à long terme, il faut le faire avec prudence. Je suis père d'un enfant âgé de deux ans, et on m'a enseigné très jeune que, lorsque je deviendrais parent, je perdrais le droit d'être imprudent. Nous ne pouvons être imprudents en cherchant à orienter notre industrie énergétique vers ces nouveaux secteurs.

Le sénateur Black : Réponses remarquables. En s'inspirant de tout cela, des gens de la province qui me parlent — et comme vous le savez, je suis également sénateur de l'Alberta — me disent qu'en effet, les investissements ont cessé. Les nouveaux investissements en Alberta ont pris fin, et les investissements au sein de nos entreprises en Alberta ont effectivement cessé. Êtes-vous d'accord avec cela?

Mr. Merkosky: In my day job I work in the accounting world and we are seeing a significant pullback in investment in Alberta. There are two pieces to that. One is uncertainty as to where the industry is going. The second one, though, really is access to markets.

It does not matter how much oil we produce in Alberta. If we cannot get it to markets it is almost irrelevant. I do believe that is one of the key reasons why investment is being pulled back right now.

Mr. McEachern: I have maybe a slightly different twist on this. I believe either this week or next week an international pipeline conference is being held in Calgary. It has been held every second year for approximately 20 years.

One of the things that I think that we have seen over the years within that is the fact that the world sees our regulatory environment as one of the most predictable and one of the most stable in the world. They look to it as an opportunity to emulate it. They look at it as an opportunity to in fact be utilizing papers and discussions with individuals within the National Energy Board to assist in the development of regulations for countries beyond our own borders.

Right now we have lost that predictability. We have lost the ability for the NEB to be able to take that leadership role, and I think that that is an important piece within the role that the Government of Canada can play. That will facilitate the stabilization and enable investment back into Canada as it relates to the oil and gas industry.

Senator Black: That is a very interesting point. Are you telling us that you believe that the current uncertainty around the status of the NEB is adversely affecting investment?

Mr. McEachern: Correct.

Senator Unger: Again my thanks to each and every one of you for coming and for your great presentations. Many of my questions have already been commented on or asked.

I would just like to talk first about Alberta's record with indigenous people. These are 1914 stats. I am sorry, 2014. I wish it were 1914; maybe we could get this pipeline built.

These are 2014 stats from the Canadian Association of Pipeline Producers. Between 2011 and 2012 more than 1,500 consultation meetings were held between First Nations and industry on oil pipelines, forestry or other resource developments.

Some \$1.8 billion is what the Wood Buffalo and Lac La Biche Aboriginal companies performing work, contract work, made working with oil sands companies.

M. Merkosky : Je travaille dans le monde de la comptabilité, et nous observons un recul considérable en ce qui concerne les investissements en Alberta. Cela s'explique par deux raisons. D'abord, il y a des incertitudes concernant la direction de l'industrie. Et ensuite, en fait, il y a l'accès aux marchés.

La quantité de pétrole que nous produisons en Alberta n'a aucune importance. Si nous n'arrivons pas à l'amener sur les marchés, c'est pratiquement inutile. Je crois que c'est l'une des principales raisons pour lesquelles les investissements prennent du recul actuellement.

M. McEachern : J'ai peut-être un point de vue légèrement différent à cet égard. Je crois que c'est cette semaine ou la semaine prochaine que se tiendra la Conférence internationale sur les pipelines à Calgary. Il y en a une tous les deux ans depuis environ 20 ans.

Une des choses que nous avons observées au fil des ans, je crois, c'est que le monde voit notre environnement réglementaire comme l'un des plus prévisibles et l'un des plus stables au monde. Les gens l'observent et voient la possibilité de l'imiter. Ils voient en fait une possibilité d'utiliser les documents et les discussions avec les gens de l'Office national de l'énergie pour contribuer à l'élaboration de règlements pour des pays au-delà de nos propres frontières.

Actuellement, nous avons perdu cette prévisibilité. L'ONE n'a plus la capacité d'assumer ce rôle de chef de file, et je crois que c'est là un aspect important du rôle que peut jouer le gouvernement du Canada. Cela facilitera la stabilisation et favorisera le retour au Canada des investissements qui touchent l'industrie du pétrole et du gaz.

Le sénateur Black : C'est un point très intéressant. Êtes-vous en train de nous dire que vous croyez que l'incertitude actuelle au sujet du statut de l'ONE a une incidence négative sur les investissements?

M. McEachern : Absolument.

La sénatrice Unger : Encore une fois, merci à tous d'être venus, vos présentations étaient excellentes. Un bon nombre de mes questions ont déjà été commentées ou posées.

J'aimerais tout d'abord parler du dossier de l'Alberta au sujet des peuples autochtones. Ce sont des statistiques qui remontent à 1914. Excusez-moi 2014. Si seulement nous étions en 1914; nous pourrions peut-être construire ce pipeline.

Ce sont des statistiques de l'Association canadienne des producteurs pétroliers qui datent de 2014. De 2011 à 2012, plus de 1 500 consultations ont été tenues entre les Premières Nations et l'industrie au sujet de l'exploitation des oléoducs, des forêts ou d'autres ressources.

Des entreprises autochtones de Wood Buffalo et Lac La Biche travaillant avec des entreprises de sables bitumineux ont généré quelque 1,8 milliard de dollars en travail, en sous-traitance.

Over the past 14 years Aboriginal companies have earned over \$8 billion in revenue through working relationships with the oil sands industry.

The Fort McKay Group of Companies which works extensively with oil sands operations brings in more than \$150 million in revenue annually. Syncrude along with all the oil sands industries are huge employers of First Nations people.

I think Alberta's relationship with First Nations people is a model to be admired. I look at what is happening in other parts of Canada and I wonder why those kinds of working relationships cannot exist in other provinces.

Do you have any comments about that? If not, I can keep talking but please go ahead.

Mr. McEachern: I will maybe make one very brief comment. In the province of Alberta just proximity has really enabled the relationships to grow. We need to give very serious consideration to how we create discussion that demonstrates those same benefits can be had by other groups in other provinces through the sustainable development of our resources.

Perhaps the Government of Canada can assist in creating that open dialogue so that we are able to demonstrate the benefits to others that the Province of Alberta and the indigenous people of the province of Alberta have experienced.

Senator Unger: In previous meetings two professors from the University of Lethbridge appeared before us. We were asking questions and the conversation was around this notion of social licence. It had been described, and I am not sure if it was by those two gentlemen, as an amorphous thing. Who has the right to issue social licences?

I believe it will evolve into another name, but here we are with Canada's greatest industry being stalled by people. I would argue, if I had brought the complete statistical report that was done by Angus Reid, that when a lot of the young people who are out protesting were asked if they knew about shipping rules, shipping or getting oil to tidewater, most of them did not really know what it was all about. Would you agree that the primary concerns are spills and climate change?

In terms of pipeline safety, other countries view Canada as being very safe. We take our time and do all of these things. Yet on the issue of the environment and social licence, I hate to say, even if every single condition were set out by the NEB for every pipeline company and if everybody did everything perfectly, do you think that Canadians and other people in opposition would say, okay, you are right; go ahead, build the pipelines? Is it ever going to happen I guess is my question.

Au cours des 14 dernières années, les entreprises autochtones ont touché plus de 8 milliards de dollars en revenus en établissant des relations avec l'industrie des sables bitumineux.

Le Fort McKay Group of Companies, qui participe grandement à l'exploitation des sables bitumineux, génère plus de 150 millions de dollars en revenus annuels. Syncrude ainsi que toutes les industries de sables bitumineux sont d'importants employeurs de membres des Premières Nations.

Je crois que la relation qu'entretient l'Alberta avec les membres des Premières Nations est un modèle digne d'admiration. Je regarde ce qui se passe dans d'autres coins du Canada et je me demande pourquoi ces types de relations de travail n'existent pas dans d'autres provinces.

Avez-vous des commentaires à cet égard? Si vous n'en avez pas, je peux continuer de parler, mais ne vous gênez surtout pas.

M. McEachern : J'aurais peut-être un petit commentaire. Dans la province de l'Alberta, la proximité à elle seule a vraiment favorisé la croissance de ces relations. Nous devons nous pencher très sérieusement sur la question de savoir comment susciter une discussion qui montre que d'autres groupes dans d'autres provinces peuvent jouir de ces mêmes avantages grâce à l'exploitation durable de nos ressources.

Peut-être le gouvernement du Canada pourrait-il aider à ouvrir le dialogue afin que nous puissions montrer aux autres les avantages dont ont profité la province de l'Alberta et les peuples autochtones de la province.

La sénatrice Unger : Lors de rencontres précédentes, deux professeurs de l'Université de Lethbridge ont comparu devant nous. Nous posions des questions, et la conversation tournait autour de la notion de l'adhésion sociale. On l'a décrite comme étant, et je ne suis pas certaine si ce sont ces deux messieurs qui l'ont fait, une chose amorphe. Qui a un droit de regard sur l'adhésion sociale?

Je crois que le concept s'appellera autrement, mais ici, nous avons la meilleure industrie du Canada freinée par les gens. Je dirais que, si j'avais apporté le rapport statistique complet réalisé par Angus Reid, lorsqu'on a demandé à de jeunes gens qui protestaient s'ils étaient au courant des règles de navigation, celles applicables au transport du pétrole vers les côtes, la plupart d'entre eux ne savaient pas vraiment de quoi il s'agissait. Êtes-vous d'accord pour dire que les principales préoccupations sont les déversements et le changement climatique?

En ce qui concerne la sécurité des pipelines, les autres pays voient le Canada comme étant très sécuritaire. Nous prenons notre temps et faisons toutes ces choses. Pourtant, pour ce qui est question de l'environnement et de l'adhésion sociale, je déteste le dire, même si toutes les conditions étaient établies par l'ONE pour chaque entreprise de pipeline, et que tout le monde faisait ce qu'il faut à la perfection, croyez-vous que les Canadiens et les autres gens qui s'opposent à l'idée diraient : d'accord, vous avez raison; allons-y, construisons les pipelines? En fait, je me demande si cela arrivera un jour.

Mr. Sweet: When I think of social licence and how to get social licence quite often I feel as though the public service, the NEB, proponents, everybody, all get thrown into a magic eight ball and we shake it and hope that it comes out that all signs point to yes, you will get that social licence.

Even if you have that, even if you get that answer, it does not really matter. What it really comes down to is whether or not the leaders set the context to actually allow and to push that social licence.

I am not really describing this very well but it is an amorphous concept that really comes down to whether or not there is a shared story and a shared understanding among the people of Canada that this is the right direction forward and there is agreement on that.

It cannot be that everybody gets to get what they want because that is just simply not possible. It is whether or not we can come together and have a shared understanding of the direction forward. To me, that is how a social licence can be achieved, and that can only be done by the leaders of the country being able to pull that shared story together.

Mr. Merkosky: Speaking on behalf of the chamber we had intervenor status on a number of pipeline related projects and in looking at that I agree we will never have 100 per cent agreement.

We did feel that a very vocal minority were heard more so than the majority. On the Trans Mountain project, for example, which was a pipeline project, at the time it was looked at a survey was done and more Canadians were in favour of it than opposed to it. I do not believe that story has been told to the Canadian public because it is more or less drowned out by, as I said, the vocal minority.

Mr. McEachern: I believe that social licence is an amorphous definition because we have allowed it to become an amorphous definition. In my view we need to step away from the words social licence and remember that this is about public acceptance.

We also need to remember that the National Energy Board as the regulator of pipelines has the role to play to make decisions in the best interests of the public. That does not mean 100 per cent of the people. It does not always mean the most vocal individuals. It means in the best interests of the public.

We need to remember that the group that gives us the “licence” or “social licence” is the National Energy Board. Again, that is in the best interests of the public; that is in the best interests of Canada.

M. Sweet : Lorsque je pense à l’adhésion sociale et à la façon de l’obtenir, j’ai souvent l’impression que la fonction publique, l’ONE, les promoteurs et tout le monde se retrouvent tous devant une boule magique n° 8, que nous l’agitons et que nous espérons que tout semble indiquer que la réponse sera oui, vous l’aurez cette adhésion sociale.

Même si vous avez cela, même si vous obtenez cette réponse, cela n’a pas vraiment d’importance. Ce qui compte vraiment, c’est de savoir si les dirigeants établissent le contexte pour vraiment favoriser et susciter cette adhésion sociale.

Ma description n’est pas vraiment bonne, mais c’est un concept amorphe qui tient vraiment au fait de savoir si oui ou non nous sommes sur la même longueur d’onde et si les Canadiens comprennent que c’est la bonne direction à prendre et qu’il y a une entente à ce sujet.

Nous ne pouvons pas tous avoir ce que nous voulons, cela n’est tout simplement pas possible. Il faut plutôt savoir si nous pouvons nous rassembler et avoir une compréhension commune quant à la direction à adopter. À mes yeux, c’est comme ça qu’on devrait parvenir à l’adhésion sociale, et seuls les dirigeants du pays sont capables de rassembler les gens.

M. Merkosky : Je m’exprime au nom de la Chambre en disant que nous avons le statut d’intervenant au sujet d’un certain nombre de projets liés à des pipelines et, à cet égard, nous ne serons jamais complètement d’accord, j’en conviens.

Il nous a semblé qu’une minorité très bruyante avait été entendue davantage que la majorité. En ce qui concerne le projet Trans Mountain, par exemple, qui était un projet de pipeline, lorsqu’il y a eu un sondage à cet égard, il y avait plus de Canadiens favorables que défavorables au projet. Je ne pense pas que l’histoire a été racontée aux Canadiens puisque, comme je l’ai dit, le résultat a été plus ou moins étouffé par la minorité bruyante.

M. McEachern : Je crois que l’adhésion sociale est une définition amorphe parce que nous l’avons laissée devenir une définition amorphe. Je suis d’avis que nous devons éviter l’expression adhésion sociale et nous rappeler que c’est une question d’acceptation du public.

Nous devons aussi nous rappeler que l’Office national de l’énergie, en tant qu’organisme de réglementation des pipelines, a un rôle à jouer concernant la prise de décisions dans l’intérêt supérieur du public. Cela ne veut pas dire de tout le monde. Cela ne signifie pas forcément les gens qui crient haut et fort. On parle de l’intérêt supérieur du public.

Souvenons-nous que le groupe qui nous donne cette « adhésion » ou « adhésion sociale » est l’Office national de l’énergie. Encore une fois, c’est dans l’intérêt supérieur du public; qui est dans l’intérêt du Canada.

Senator Unger: As you know there is secondary containment around storage tanks so that if there is a leak it can be mitigated. It is already required by law in many situations. Do you know of it being used at all with regard to pipelines?

Mr. McEachern: Tankage does have secondary containment as you have stated. Within our pipeline systems the majority of pipelines are single-wall pipe but there certainly are significant technical issues where you have a secondary pipe around that.

We need to be looking at technologies that will increase capabilities with regard to leak detection. Even more primary than that we need to step back to the planning, the engineering and the design of pipelines to make sure that we design safety in, build operating and maintenance procedures that help to assure and ensure the pipelines are safe to operate, and make sure that we have a safety culture that takes into account all processes and controls and manages safe operation of those pipelines.

To go back to your question, are there secondary containment systems within pipelines? Most pipeline systems are a single-wall pipe and they do not have a secondary containment in the event of a release from that primary pipe.

Senator Unger: My opinion is that maybe in particularly sensitive or contentious areas such as municipal water supply people could get their heads around that better and say oh, that is good. Then I guess it would be why isn't not done right across the country.

As far as developing a safety culture, as you were saying those words I was immediately thinking of all of the ads that I have seen, primarily by Exxon and from the States about all of their safety measures indeed even in the oil sands. Maybe industry needs to do more. Certainly the government needs to do more and in some cases less such as in the case of the moratorium on tankers on the West Coast. That is like another hammer coming down.

How do you work around that one? There does not seem to be any logical reason at least that I can see for that moratorium. If you wish to comment about that, please do.

Mr. Sweet: On the moratorium piece that speaks to the confidence and the trust question we have heard quite a bit. There is confidence and trust that there will be an analysis of what is the most effective way to get something to the coast and while that is going on there is a ban on anything that will take it from the coast out to market, so that creates some confusion.

La sénatrice Unger : Comme vous le savez, il y a un confinement secondaire autour des réservoirs de stockage de manière à atténuer une fuite s'il y en a une. La loi l'exige déjà dans de nombreux cas. Savez-vous si on l'utilise en ce qui concerne les pipelines?

M. McEachern : Oui, les réservoirs disposent d'un confinement secondaire, comme vous l'avez mentionné. Dans nos réseaux de pipelines, la majorité des pipelines sont des tuyaux à paroi simple, mais il y a certainement des cas où, vu certains problèmes techniques importants, il y a un tuyau secondaire qui entoure le premier.

Nous devons nous pencher sur des technologies qui permettront de favoriser les capacités de détection de fuites. Fait plus important encore, nous devons revenir à la planification, à l'ingénierie et à la conception des pipelines pour assurer la sécurité de la conception, pour élaborer des procédures de fonctionnement et d'entretien faisant en sorte que les pipelines fonctionnent de manière sécuritaire, et promouvoir une culture de la sécurité qui tient compte de tous les processus et les contrôles et qui gère la sécurité de l'exploitation de ces pipelines.

Pour revenir à votre question, y a-t-il des systèmes de confinement secondaire dans les pipelines? La plupart des réseaux de pipelines sont constitués de tuyaux à paroi simple et ne disposent d'aucun confinement secondaire en cas de fuite provenant du tuyau principal.

La sénatrice Unger : Je pense que dans des zones particulièrement sensibles ou controversées, comme celles d'où vient l'approvisionnement en eaux municipales, les gens pourraient peut-être comprendre et dire : c'est une bonne chose. Donc, je présume que c'est pour cette raison que le travail n'a pas été fait à l'échelle du pays.

Pour ce qui est de l'élaboration d'une culture de sécurité, aussitôt que vous avez prononcé ces mots, j'ai tout de suite pensé à toutes ces publicités que j'avais vues, principalement celle d'Exxon et celles venant des États-Unis, qui vantent leurs mesures de sécurité, même au sujet des sables bitumineux. Peut-être que l'industrie doit faire plus. Chose certaine, le gouvernement doit en faire plus et, dans certains cas, en faire moins, notamment en ce qui concerne le moratoire sur la circulation des pétroliers sur la côte Ouest. C'est comme un autre coup de masse.

Comment arrivez-vous à vous tirer d'affaire? Il ne semble pas y avoir de raison logique, du moins que je peux voir, pour justifier ce moratoire. Si vous souhaitez aborder la question, allez-y.

M. Sweet : En ce qui concerne le moratoire, cela témoigne de la question de la confiance dont nous avons beaucoup entendu parler. Nous sommes convaincus qu'une analyse portera sur la méthode la plus efficace pour transporter le produit jusqu'à la côte et, pendant ce temps, tout ce qui transporte le produit de la côte vers les marchés est interdit; cela crée donc une certaine confusion.

On the question of social licence I have an idea or a comment for the committee. Some 45 per cent of Quebec's energy comes from renewable resources, largely from hydropower. There is a hydropower station on the Ottawa River right behind Parliament that is dammed all the way up the Ottawa River. I wonder how social licence would have been achieved for those projects in today's environment.

When we talk about impacts on the environment and we see the work around Site C and whatnot the question becomes was it the right thing to do and if it was the right thing to do a decision has to be made by the leaders to enable it to happen.

That is part of the question that arises for us when we look at that challenge of social licences. Others have had an opportunity to develop the resources and move forward. How does that exist for Alberta as well?

The Deputy Chair: Before we go to the second round I just want to make a comment to Mr. Sweet and one to Mr. McEachern, and maybe a response from you.

Mr. Sweet, you raised the point in your initial address — and it is one that I have raised and will continue to raise — the arbitrary application of the measurement of upstream greenhouse gas emissions on the pipeline.

You also raised the point — one that I have raised — that it is well known in industry that one of the biggest emitters of greenhouse gases is the aviation industry at all levels. If the aviation industry is going to be asking for billions of dollars and operating without any restrictions it is arbitrary and subjective to apply different criteria to the petroleum industry. In fact I do not think we should be applying these criteria to any industries. There are other ways to go at this besides hobbling these industries on the front end.

In terms of the pipeline I want to speak to you for a second, Mr. McEachern, about the mentality around pipeline companies. I mean pipelines do not produce anything. You do not produce bitumen; you deliver it. That is all you do. Once you deliver from point A to B you are free of it. For example, if you send bitumen to the East Coast of Canada, when you are free of it that is when we get it. We are not free of it.

We are here to try to determine the best way to get this stuff to market. One of the challenges has been the lack of appreciation of the pipeline companies about what happens to that bitumen once they are free of it.

Au sujet de l'adhésion sociale, j'ai une idée, ou disons un commentaire, à présenter au comité. Environ 45 p. 100 de l'énergie du Québec provient de sources renouvelables. Il s'agit surtout d'hydroélectricité. Il y a une centrale hydroélectrique sur la rivière des Outaouais, tout juste derrière le Parlement. La rivière des Outaouais est pleine de barrages. Je me demande ce qui se serait passé si on avait essayé d'obtenir l'adhésion sociale pour ces projets dans le contexte actuel.

Prenons par exemple les impacts environnementaux qu'ont entraînés les travaux autour du site C et tout ce qui s'y rattache; il faut se demander si c'était la bonne chose à faire et, dans l'affirmative, les personnes responsables doivent prendre une décision qui permettra la réalisation des travaux.

Voilà donc une des questions auxquelles on doit répondre lorsque l'adhésion sociale peut s'avérer difficile. D'autres ont été en mesure d'exploiter les ressources et de faire des progrès. La situation est-elle pareille en Alberta?

Le vice-président : Avant de passer à la deuxième période de questions, j'aimerais formuler un commentaire à l'intention de M. Sweet et un autre à l'intention de M. McEachern. Vous pourrez peut-être ensuite y réagir.

Monsieur Sweet, dans votre déclaration préliminaire, vous avez mentionné que — et c'est un point que j'ai soulevé et que je vais continuer de soulever — les mesures arbitraires des émissions de gaz à effet de serre en amont associées au pipeline.

Vous avez également mentionné — et c'est un autre de mes arguments — qu'il est bien connu dans l'industrie que l'un des plus gros émetteurs de gaz à effet de serre est l'industrie aéronautique, et ce, à tous les niveaux. Si l'industrie aéronautique peut demander des milliards de dollars en financement et se soustraire à toute restriction quant à son exploitation, il serait arbitraire et tendancieux d'appliquer des critères différents à l'industrie du pétrole. À dire vrai, je crois qu'aucun de ces critères ne devrait être imposé aux industries. Il y a d'autres façons d'envisager la situation qui ne supposent pas de mettre directement des bâtons dans les roues des industries.

En ce qui concerne le pipeline, j'aimerais vous adresser quelques mots, monsieur McEachern, à propos de la mentalité associée aux compagnies pipelinières. Ce que je veux dire, c'est que les pipelines ne produisent rien. Ils ne produisent pas de bitume, ils ne font que l'acheminer. C'est tout ce qu'ils font. Une fois que le produit est acheminé du point A au point B, vous en êtes débarrassé. Par exemple, si vous acheminez du bitume jusqu'à la côte Est du Canada, vous en êtes débarrassé une fois qu'il est rendu jusqu'à nous. Ce n'est pas notre cas.

Notre comité est chargé de déterminer la meilleure façon d'acheminer le produit au marché. L'un des problèmes qui pèsent sur nous est le fait que les compagnies pipelinières ne semblent pas se soucier de ce qui arrive au bitume une fois qu'il est rendu à destination.

In designing your pipelines it would have been wise for all the pipeline companies to determine what their port of export was first and build the pipeline backward to source as opposed to the way they have been doing it.

Senator Mercer brought up Point Tupper. It is going to be an issue on the East Coast. It should be, just the way it became an issue in the Gulf of St. Lawrence, when they determined not to put a terminus in the St. Lawrence River with I think good reasons about managing risk.

You did mention your involvement with Northern Gateway. Speaking from the East Coast of Canada, I did not understand why anybody would consider putting bitumen into Kitimat when they could send it to Prince Rupert. I just do not understand this way of thinking. The pipeline companies have to get their heads around this stuff, that it is a two- or three-pronged process in terms of handling this product.

We are here because we want to get it to market. We are here because we support it. We are not the National Energy Board. We are not here to hear people who are for it or against it. We are for it. We want to determine how we are going to get it there and get around these obstacles.

We can criticize industry. We can criticize interest groups. I really think the leadership has to be provided at the federal level. This is the authority of the federal government.

If I have any criticism about our previous government of which I was a member, I do not think we were proactive enough when it came to this and the new government is dragging its feet even more. We left a problem area. We are still in problem areas. We are trying to find a solution. That is why you are here today.

Senator Mitchell: We are running out of time and I am interested if you could comment on this point. One of the key elements of pipeline safety is punctures by people who dig, who do not take the precautions, who do not call or do not get the locates.

I know the Common Ground Alliance is doing a great deal of work but there is only one province in the country that has legislation and that is Ontario. That is striking to me and in fact I could not believe it.

Could you give us some idea about how the industry is approaching Common Ground Alliance, Call Before You Dig and that kind of pipeline safety and perhaps put in perspective what portion of the damage to pipelines and leaks comes from things that are actually perfectly preventable if people would just call?

Il aurait été avisé pour les compagnies de concevoir leurs pipelines en tenant compte du lieu de sortie d'abord, puis de construire le pipeline à reculons jusqu'à la source, au lieu de faire le contraire comme c'est le cas présentement.

Le sénateur Mercer a mentionné Point Tupper. Voilà un autre problème pour la côte Est. Cela n'est pas surprenant, vu les problèmes que cela a causés dans le golfe du Saint-Laurent lorsqu'il a été décidé de ne pas installer de terminal de pipeline dans le fleuve Saint-Laurent. Je crois que le risque a été bien géré à ce chapitre.

Vous avez mentionné avoir participé au projet Northern Gateway. En tant que représentant de la côte Est du Canada, je ne comprenais pas pourquoi on avait même songé à acheminer le bitume à Kitimat quand il était possible de l'envoyer à Prince Rupert. Je ne comprends simplement pas cette façon de penser. Les compagnies pipelinières doivent comprendre que la manipulation de ce produit suppose un processus à deux ou à trois volets.

Nous sommes ici parce que nous voulons que le produit se rende au marché. Nous sommes ici parce que nous y sommes favorables. Nous ne sommes pas l'Office national de l'énergie. Nous ne sommes pas ici pour entendre des témoignages pour ou contre. Nous y sommes favorables. Nous voulons trouver un moyen d'acheminer un produit et de contourner les obstacles.

On peut critiquer l'industrie. On peut critiquer les groupes d'intérêt. Je suis convaincu que le leadership doit émaner du gouvernement fédéral. Cette question relève du gouvernement fédéral.

Si j'ai une critique à adresser au gouvernement précédent, dont je faisais partie, c'est de ne pas avoir été assez proactif à ce chapitre. Quant au nouveau gouvernement, il se traîne les pieds encore plus. Nous avons laissé la situation avec des problèmes; il y a encore des problèmes aujourd'hui. Nous sommes ici aujourd'hui pour trouver une solution.

Le sénateur Mitchell : Nous manquons de temps, et je serais intéressé à entendre votre opinion. L'un des principaux problèmes relativement à la sécurité des pipelines, ce sont les perforations causées par les gens qui creusent sans prendre de précaution, sans demander d'information pour localiser le pipeline.

Je sais que la Common Ground Alliance fait du bon travail, mais il n'y a qu'une seule province au pays qui s'est dotée de lois, l'Ontario. Cela m'a choqué, et à dire vrai, je n'en croyais pas mes oreilles.

Pouvez-vous nous donner une idée de la façon dont l'industrie interagit avec la Common Ground Alliance et utilise le service Appelez avant de creuser et ce genre de mesure de sécurité liée aux pipelines? Peut-être pourriez-vous mettre en perspective la part des dégâts et des fuites de pipeline qui sont causés par des personnes et qui seraient faciles à prévenir si ces personnes ne faisaient qu'appeler?

Mr. McEachern: Yes, third party contact is an extremely important area that needs to be addressed. I participate in a Canadian Standards Association committee which looks at how we put in place a federally regulated requirement. We certainly have significant public awareness campaigns. Industry as a whole recognizes it as an issue.

We would not be afraid of legislation that would take us across all provinces so that we have the ability and really the increased means of communicating those messages to all Canadians to protect the infrastructure that we have there to serve the people.

Senator Mitchell: I have actually been working with Common Ground Alliance with Mike Sullivan and others on developing legislation that would cover the federal jurisdiction for interprovincial pipelines on federal lands with respect to that, but your comments are very encouraging about getting that national, getting it done province by province. It is a big job but it is very important.

Senator Black: As we all know Gateway is a very important part of this equation in theory. It would be very helpful if you could indicate to the committee the current status of the Gateway proposal.

Mr. McEachern: As I understand it the status is that a deadline for an appeal comes up at the end of this week. Until decisions are made around that appeal the certainty or uncertainty around the Northern Gateway project is up in the air.

Senator Black: Just for clarity's sake, then, we know that the National Energy Board has approved the Gateway project with some 300 conditions. We know that it went to the cabinet of Canada for approval.

We know that a court has indicated that the Government of Canada's approval is invalid because of lack of consultation. We are now waiting to hear whether the Government of Canada will appeal that decision.

Mr. McEachern: That is my understanding as well, correct.

Senator Black: At this moment in time if the Government of Canada does not appeal that decision would it be your understanding that the Gateway has no approval?

Mr. McEachern: I am certainly not a lawyer by background but I think that would be my understanding at the level I have. I am not sure if there are other appeals or other forums that we can go toward government on that one or to the courts.

Senator Black: Presuming as Senator Unger has alluded to that sane heads prevail on this particular matter and presuming that we can move ahead with Gateway, the chairman has raised a very important issue that we see and in my travels on the West Coast

M. McEachern : Oui, la communication avec les tiers est un point extrêmement important que nous devons examiner. Je siège à un comité de l'Association canadienne de normalisation qui étudie actuellement la façon dont sont établies les exigences réglementaires, et nous avons aussi élaboré d'importantes campagnes de sensibilisation du public. Toute l'industrie reconnaît qu'il s'agit d'un problème.

Nous ne craignons pas qu'une loi soit adoptée à l'échelle de toute la province afin de nous fournir la capacité et les moyens dont nous avons besoin pour communiquer nos messages à tous les Canadiens et ainsi protéger l'infrastructure que nous avons mise en place pour servir le public.

Le sénateur Mitchell : De fait, j'ai travaillé avec la Common Ground Alliance avec Mike Sullivan et d'autres dans le but d'élaborer une loi fédérale à ce sujet qui porterait sur les pipelines interprovinciaux qui passent en territoire domaniale, mais vos commentaires sont très encourageants et me laissent penser qu'il serait possible d'y arriver à l'échelon national, province par province. C'est une tâche colossale, mais je crois qu'elle est très importante.

Le sénateur Black : Comme nous le savons tous, le projet Gateway est une pièce importante du casse-tête, en théorie. Il nous serait très utile que vous nous parliez de l'état actuel du projet proposé.

M. McEachern : D'après ce que je sais, la date limite pour interjeter appel est la fin de cette semaine. Jusqu'à ce qu'une décision soit rendue sur l'appel, nous ne pourrions faire que des suppositions à propos du projet Northern Gateway.

Le sénateur Black : Pour que les choses soient claires, donc, nous savons que l'Office national de l'énergie a approuvé le projet Gateway, mais y a imposé environ 300 conditions. Nous savons que le projet a été présenté au Cabinet du Canada pour approbation.

Nous savons qu'un tribunal a tranché et affirmé que l'approbation du gouvernement du Canada est invalide parce qu'il n'y a pas eu de consultation. Maintenant, nous attendons de savoir si le gouvernement du Canada va interjeter appel de cette décision.

M. McEachern : C'est ce que j'ai compris, effectivement.

Le sénateur Black : Donc, actuellement, si le gouvernement du Canada décide de ne pas interjeter appel de la décision, d'après vous, est-ce que le projet Gateway n'est pas approuvé?

M. McEachern : Je ne suis pas avocat de formation, mais c'est ce que je crois comprendre, d'après ce que j'en sais. À ce sujet, je ne sais pas s'il y a d'autres appels ou d'autres tribunes, si nous pouvons présenter l'affaire au gouvernement ou à d'autres tribunaux.

Le sénateur Black : Si, comme le souhaite la sénatrice Unger, la raison l'emporte dans ce cas précis et que le projet Gateway est approuvé, il reste toujours le problème très important que le président a soulevé et dont j'entends tout le temps parler lorsque

of Canada I hear about continually, that Kitimat is not the right end point, that Prince Rupert is a preferable end point. Are you able to comment on that?

Mr. McEachern: I am not able to comment on that specifically but I do appreciate the perspective because I think that as an industry we have looked at it from supply point to demand point. Taking a different perspective on that matter is certainly one that I will take back to my organization and certainly one that I do appreciate.

The Deputy Chair: I would like to thank the witnesses for their presentations.

I wish to welcome our next witness, from Alberta Enterprise Group, David MacLean, Vice-President of Communications and Policy.

Please begin your presentation, Mr. MacLean, and the senators will have some questions for you.

David MacLean, Vice-President of Communications and Policy, Alberta Enterprise Group: Mr. Chair and members of the committee, it is a great honour to be here. I thank you for the opportunity to meet and share the views of our members on the important issues around pipeline development in Canada.

Alberta Enterprise Group, for those who do not know, is a member-based, not-for-profit business association. We represent over 100 Canadian companies that collectively employ 150,000 Canadians in every sector from restaurants to welding shops, to transport companies, to the titans of the Canadian energy industry.

Our members clean the coveralls worn by oil sand miners. They build and operate the camps used to house and feed the workers. They transport fuel and materials used in the drilling industry and provide the accounting and legal support for members of the energy industry.

Alberta Enterprise Group embodies the entire energy supply chain, from the drill bit to the highway service station. We stand in support of the development of pipeline infrastructure across Canada connecting Canadian energy with markets around the world. We believe it is in the national interest to move ahead with these projects.

The proposed Energy East Pipeline which will originate right here in the Edmonton region represents about 12.8 billion in 2013 dollars of expenditures across six provinces according to the Conference Board of Canada.

The Conference Board also estimates the project will support 128,000 full-time equivalent person-years of employment, with 45.7 per cent of those being direct jobs and the rest being either indirect or induced.

je me rends sur la côte Ouest du Canada, soit le fait que Kitimat n'est pas un endroit approprié pour le terminal de pipeline. Prince Rupert serait beaucoup mieux. Qu'avez-vous à dire là-dessus?

M. McEachern : Je ne peux rien dire à ce sujet précisément, mais je comprends cette façon de voir les choses, parce que, dans l'industrie, il est surtout question d'acheminer le produit du point de départ au point d'arrivée. Il ne fait aucun doute que je vais présenter cette nouvelle perspective à mon organisation. Croyez-moi, j'y suis favorable.

Le vice-président : Je veux remercier les témoins de leurs exposés.

Accueillons notre prochain témoin, David MacLean, vice-président des communications et des politiques de l'Alberta Enterprise Group.

Vous pouvez commencer votre exposé, monsieur MacLean. Ensuite, les sénateurs auront quelques questions à vous poser.

David MacLean, vice-président des communications et des politiques, Alberta Enterprise Group : Monsieur le président, mesdames et messieurs, c'est un honneur pour moi d'être ici. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de rencontrer d'autres membres de l'industrie et d'échanger avec eux à propos des importantes questions liées à la construction de pipelines au Canada.

Pour ceux qui l'ignorent, l'Alberta Enterprise Group est une association professionnelle sans but lucratif au service de ses membres. Nous représentons plus de 100 entreprises canadiennes qui comptent au total 150 000 Canadiens dans tous les secteurs, de la restauration aux titans du secteur énergétique du Canada, en passant par les ateliers de soudure et les sociétés de transport.

Nos membres nettoient les combinaisons des personnes qui travaillent à l'exploitation des sables bitumineux. Ils construisent des camps de travailleurs et s'occupent du fonctionnement, et ils nourrissent les ouvriers. Ils transportent le carburant et l'équipement nécessaire à l'industrie du forage, ils s'occupent de la comptabilité et fournissent une aide juridique pour les membres du secteur énergétique.

Alberta Enterprise Group représente la totalité de la chaîne d'approvisionnement du secteur énergétique, de l'outil de forage jusqu'à la station-service sur l'autoroute. Nous appuyons l'aménagement d'une infrastructure de pipelines dans tout le Canada, afin de faire parvenir l'énergie canadienne aux marchés mondiaux. Nous croyons qu'il est dans l'intérêt du pays de faire progresser ces projets.

Le projet de l'oléoduc Énergie Est, qui débutera ici même dans la région d'Edmonton, représentait en 2013 environ 12,8 milliards de dollars de dépenses pour six provinces, selon le Conference Board du Canada.

Le Conference Board du Canada estime que le projet va créer 128 000 équivalents temps plein ou années-personnes d'emploi. Au total, il s'agit de 45,7 p. 100 d'emplois directs, et le reste sont des emplois indirects ou induits.

Nearly 90 per cent of all employment benefits will accrue to provinces through which the pipeline will pass, with Ontario capturing the largest share, followed by Quebec, New Brunswick and Alberta.

The \$12.8 billion in spending associated with the development of Energy East and Eastern Mainline projects are expected to generate \$2.9 billion in federal and provincial government revenues during the construction phase of the project. With \$8.2 billion in wages, salary and supplementary labour income expected to result from the project's development, the largest fiscal impact is found in personal income tax collection at \$1.4 billion.

Assuming that federal tax collections will be distributed across the provinces basically according to their respective populations, the Conference Board estimates Ontario would capture the largest share of combined federal-provincial fiscal benefit with \$902 million, followed by Quebec and New Brunswick at \$319 million.

The first 20 years of the project's operations would support 88,193 person-years of employment and this figure rises to as much as 117,000 person-years of employment if the pipeline reaches full capacity.

At 43 per cent Ontario would be the biggest beneficiary but other provinces, specifically the prairies with 33 per cent and Quebec 15 per cent, would see tremendous employment benefits as well.

Pipeline operations are expected to generate a minimum of \$4.7 billion in government revenues over the first 20 years of operation. Corporate income tax receipts account for 50 per cent of the fiscal impact, followed by personal income taxes at 24 per cent, with the rest coming from indirect taxes or enhanced contributions to social insurance plans.

According to the Conference Board's modelling, Ontario will experience the largest combined boost to tax revenues with 35 per cent of the total, and Quebec receives the second largest.

When you include corporate income taxes and dividends at minimum Energy East would support an additional \$31.9 billion in government revenue. Federal corporate income tax collections would account for 42 per cent of this while provincial corporate income tax collections would account for 28.3 per cent.

Kinder Morgan's Trans Mountain line also originates right here in the capital region, as we like to call it, and the economic benefits of Kinder Morgan's Trans Mountain expansion project are also staggering. The Conference Board estimates TMX as it is commonly known would generate 678,000 person-years of employment and \$18.5 billion in fiscal benefits over the first 20 years of operations. This is equivalent to 33,900 jobs and \$925 million per year over this period.

Près de 90 p. 100 des avantages en matière d'emploi reviendront aux provinces où passera le pipeline. En ordre d'importance, il y a d'abord l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick et l'Alberta.

On s'attend à ce que les 12,8 milliards de dollars de dépenses pour les projets Énergie Est et réseau principal Est génèrent 2,9 milliards de dollars en recettes pour les gouvernements provinciaux et fédéral pendant la phase de construction. On estime à 8,2 milliards de dollars les salaires et les traitements et revenus supplémentaires liés au projet, et l'impact financier le plus important sera les 1,4 milliard de dollars au titre de l'impôt sur le revenu.

Si l'on tient pour acquis que la perception des impôts fédéraux sera faite en fonction de la population respective de chaque province, le Conference Board du Canada estime que l'Ontario recevra la plus grande partie des avantages financiers fédéraux et provinciaux, soit 902 millions de dollars, suivi du Québec et du Nouveau-Brunswick avec 319 millions de dollars.

Au cours des 20 premières années, les activités liées au projet vont créer 88 193 équivalents temps plein d'emploi. Ce nombre va atteindre 117 000 équivalents temps plein si le pipeline est exploité à pleine capacité.

L'Ontario, avec 43 p. 100, sera la province la plus avantagée. Tout de même, les autres provinces, en particulier les Prairies, avec 33 p. 100 et le Québec, avec 15 p. 100, vont pouvoir tirer parti d'un grand nombre de nouveaux emplois.

On s'attend à ce que l'exploitation du pipeline génère au moins 4,7 milliards de dollars de recettes gouvernementales au cours des 20 premières années. Les rentrées d'impôt des sociétés comptent pour 50 p. 100 de l'impact financier, suivies de l'impôt sur le revenu des particuliers à hauteur de 24 p. 100. Le reste est attribuable aux impôts indirects et aux cotisations plus importantes aux régimes d'assurance sociale.

Selon le modèle du Conference Board, l'impact combiné sur les recettes fiscales générées sera le plus important en Ontario, à hauteur de 35 p. 100, suivi du Québec.

Si l'on compte le minimum de l'impôt des sociétés et des dividendes générés, le projet Énergie Est permettra au gouvernement de percevoir 31,9 milliards de dollars de plus en recettes. La perception de l'impôt des sociétés à l'échelon fédéral comptera pour 42 p. 100 du total, et pour 28,3 p. 100 à l'échelon provincial.

Le point de départ du pipeline Trans Mountain de la société Kinder Morgan se trouve ici même dans la région de la capitale — comme nous nous plaisons à l'appeler — et les retombées économiques du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain de la société Kinder Morgan sont tout aussi époustouflantes. Selon le Conference Board, le projet pourrait générer 678 000 années-personnes d'emploi ainsi que 18,5 millions d'avantages financiers pendant les 20 premières années. Il s'agit de 33 900 emplois et de 925 millions de dollars par année au cours de cette période.

Alberta would be the largest beneficiary of the fiscal benefits of the project but B.C. accounts for 24 per cent of the employment impacts and 12 per cent of the fiscal benefits.

TMX would result in \$8.5 billion in additional dividends retained right here in Canada. Those dividends benefit pension plans and retirement holdings of millions of Canadians.

These potential economic benefits are outstanding. Even if the estimates were revised downward due to the low price climate we are currently experiencing they are still staggering.

The benefits for all Canadians, should these projects proceed, dwarf any government stimulus process imagined. The often-touted economic impacts of federal infrastructure spending are insignificant in comparison. These projects do not require a single cent of public money, but yet none of the current proposed projects are certain to proceed.

At Alberta Enterprise Group we understand that permission to build energy infrastructure must come from Canadians, that we must have institutions that are fair and objective, that we are legally bound to consult and work with First Nations to achieve that permission.

We understand that not every resource project is a good project, that there are environmental, economic and social risks involved with every proposed development. Those risks must be weighed against the benefits in order for good decisions to be made.

When we look at the risk of proposed pipelines we must conclude that the benefits outweigh those risks. The world pulses with pipes, trucks, trains and tankers carrying energy in the form of crude oil, diluted bitumen, uranium and coal around the world. This energy helps lift human civilization from poverty each day.

Nearly 1.6 billion people still have no access to electricity according to the International Energy Agency. Hundreds of millions of people still use wood, scraps, dung, leaves or coal to cook food, leading to tremendous health problems. In India 82 per cent of people use these fuels to prepare their food every day.

People who live in energy poverty dream of the conveniences enjoyed in the developed world and they strive to one day join us. The solution to energy poverty will inevitably be a mix of hydrocarbons, nuclear and renewable energy, hydrocarbons, as far as anybody can see, will play the single largest role.

L'Alberta serait la province la plus avantagée pour ce qui est des avantages financiers issus du projet, mais la Colombie-Britannique bénéficierait de 24 p. 100 des impacts liés à l'emploi et de 12 p. 100 des avantages financiers.

L'agrandissement de Trans Mountain générerait 8,5 milliards de dividendes supplémentaires ici même au Canada. Ces dividendes contribuent aux régimes de pension et aux fonds de retraite de millions de Canadiens.

On parle d'incroyables avantages économiques potentiels. Même si ces estimations étaient revues à la baisse à cause de la faiblesse des prix actuels, les avantages demeurent impressionnants.

Les avantages que pourront tirer les Canadiens de ces projets, s'ils sont approuvés, éclipsent tout autre projet de relance économique que le gouvernement pourrait tenter. On vante souvent les impacts économiques liés aux dépenses pour l'infrastructure fédérale, mais celles-ci ne sont rien en comparaison. Pas même un sou de l'argent des contribuables ne serait dépensé pour ces projets, et pourtant, aucun d'entre eux n'a la certitude d'être approuvé.

Alberta Enterprise Group comprend que ce sont les Canadiens qui doivent autoriser la construction d'infrastructures énergétiques, et que les institutions doivent être justes et objectives. Nous sommes tenus par la loi de consulter les Premières Nations et de collaborer avec eux à cette fin.

Nous comprenons que ce ne sont pas tous les projets d'exploitation des ressources qui sont acceptables, et que tout projet comprend des risques environnementaux, économiques et sociaux. Ces risques doivent être soupesés en fonction des avantages afin d'éclairer la décision à prendre.

Malgré les risques que supposent les projets de pipeline, nous devons conclure que les avantages l'emportent. Le monde est rempli de conduites, de camions, de trains et de pétroliers qui transportent d'un bout à l'autre du monde de l'énergie sous forme de pétrole brut, de bitume dilué, d'uranium et de charbon. Chaque jour, cette énergie empêche la civilisation humaine de sombrer dans la misère.

Selon l'Agence internationale de l'énergie, près de 1,6 milliard de personnes n'ont toujours pas accès à l'électricité. Des centaines de millions de personnes sont forcées de faire cuire leur nourriture en utilisant du bois, des déchets, du fumier, des feuilles ou du charbon, ce qui peut entraîner de très graves problèmes de santé. En Inde, 82 p. 100 de la population utilise ce genre de combustible pour préparer les repas chaque jour.

Les gens qui n'ont pas un accès facile à de l'électricité ne peuvent que rêver du confort offert dans les pays industrialisés, et ils s'efforcent d'y arriver aussi, un jour. La solution à la pauvreté énergétique sera inévitablement un mélange d'hydrocarbures, d'énergie nucléaire et d'énergie renouvelable. Tous prévoient que les hydrocarbures vont jouer le rôle le plus important.

Yet there are some Canadians who do not want our country to participate in that market. They do not want Canada to be involved in providing the energy the world needs. The desires and dreams of some Canadians and Canadian politicians are fundamentally disconnected from our global energy reality. We believe that not only should Canada build the necessary infrastructure to provide the world with energy but Canada has a responsibility to do so. Canada is a progressive country with strict environmental standards and health and safety protections for workers. Canadian workers are free to organize and collectively bargain. Canada is a free and open society that permits dissent.

Many nations around the world that stand ready to provide the energy Canada won't cannot say the same. The energy will be produced. The market demand will be met but if we do not build the necessary infrastructure it won't be Canadians who provide it and it won't be Canadian taxpayers and investors who benefit.

Of course the federal government has an important role to play in helping make projects a reality. It must rigorously work to ensure the impartiality of regulatory agencies like the National Energy Board. It must ensure timelines around project approvals are reasonable and preferably as short as possible while still ensuring adequate consultation and debate. The rights of indigenous people must be respected.

The Canadian premiers recently agreed to a Canadian energy strategy under our previous premier or maybe two premiers ago. There is one important win secured by the governments of Alberta and Saskatchewan in that document. They all signed off on a commitment to develop and enhance a modern, reliable, environmentally safe and efficient series of transmission and transportation networks for domestic use and export.

Implicit in that is the acknowledgment that transmission and transportation of energy is in the national interest and that all Canadians have a stake in seeing it proceed.

As a society we have to close the gap between the environmental concerns many Canadians hold and the global energy reality. At Alberta Enterprise Group we try to talk about the economic benefits because that is our experience and that is our mandate. Clearly Canadians deserve a better conversation around energy and risk. The world needs the energy and for the foreseeable future energy will come in large part from hydrocarbons.

Pourtant, il y a des Canadiens qui sont réticents à ce que notre pays prenne part à ce marché. Ils ne veulent pas que le Canada fournisse au monde entier l'énergie dont il a besoin. Les rêves et les intérêts de certains Canadiens et de certains politiciens canadiens sont fondamentalement déconnectés de la situation énergétique réelle dans le monde. Nous croyons non seulement que le Canada devrait construire l'infrastructure nécessaire pour fournir au monde entier de l'énergie, mais que le Canada a la responsabilité de le faire. Le Canada est un pays progressiste assujéti à de strictes normes environnementales et muni de dispositions pour assurer la santé et la sécurité des travailleurs. Les travailleurs canadiens sont libres de se syndiquer et de négocier collectivement. Le Canada est une société libre et ouverte qui permet aux voix dissidentes de s'exprimer.

On ne peut pas en dire autant d'un grand nombre de pays dans le monde qui sont disposés à fournir de l'énergie au Canada. L'énergie sera produite, et la demande du marché sera satisfaite, mais le fournisseur ne pourra pas être le Canada si nous ne construisons pas l'infrastructure nécessaire, et ce ne seront pas les contribuables et des investisseurs canadiens qui vont en profiter.

Bien entendu, le gouvernement fédéral joue un rôle important dans la réalisation des projets. Il doit veiller rigoureusement à ce que les organismes de réglementation, comme l'Office national de l'énergie, se montrent impartiaux. Il doit faire en sorte que les calendriers des projets approuvés soient raisonnables et préférablement aussi rapides que possible, tout en s'assurant de laisser autant de temps qu'il le fait pour les consultations et les débats. Les droits des peuples autochtones doivent également être respectés.

Les premiers ministres provinciaux du Canada ont récemment donné leur accord à la stratégie énergétique qui a été proposée par notre premier ministre, ou peut-être celui d'avant. À ce chapitre, il s'agit d'une réussite importante pour les gouvernements de l'Alberta et de la Saskatchewan. Ils ont tous signé un engagement en vue d'élaborer et de renforcer des réseaux de transmission et de transport modernes, fiables, efficaces et sécuritaires sur le plan environnemental qui serviront à l'exportation et à des fins intérieures.

On reconnaît donc implicitement que la transmission et le transport d'énergie sont dans l'intérêt national et que tous les Canadiens ont intérêt à ce que le projet aboutisse.

Nous devons, en tant que société, combler le fossé entre les préoccupations écologiques entretenues par bon nombre de Canadiens et la situation énergétique réelle dans le monde. Alberta Enterprise Group essaie de mettre l'accent sur les avantages économiques; c'est notre expertise et notre mandat. Il est clair que les Canadiens méritent un plus haut niveau de discussion autour de l'énergie et du risque. Le monde a besoin d'énergie, et dans un avenir proche, l'énergie proviendra en grande partie des hydrocarbures.

The energy the world needs will be provided if not by Canadians then by someone else. With robust health, safety and environmental policies Canada is ideally suited to meet this global demand and reap the subsequent economic benefits.

Thank you for the opportunity to speak.

Senator Black: Mr. MacLean, I would say that is as good a presentation as I have heard at any Senate committee in the four years I have been participating. It was absolutely focused, relevant and non-judgmental, so thank you very much for that. I have little to ask except to pull a couple of strings out, if I can, please.

You made the point but I want to confirm that the money which will benefit Canadians if pipelines are developed is all private money. There is no government money in that. Do you agree with that?

Mr. MacLean: Yes, absolutely.

Senator Black: When we are talking in Canada about investment and the need for investment to get out of the financial doldrums in which we find ourselves, perhaps the largest ability to do that is to build pipelines and generate private money.

Mr. MacLean: Without question.

Senator Black: Thank you very much.

I have a general question that I am going to ask all the witnesses. If we do not approve pipelines what does the economy of Edmonton, Alberta, Canada, look like to you?

Mr. MacLean: The absence of pipelines means the absence of billions of dollars for our provincial government over a very short period of time.

There are currently Alberta Enterprise Group members who no longer exist. They are done, right? It is bad out there. I have never seen the province as tough as it is now. I am not hearing good things from the membership so it is tough.

The approval of pipelines would be such an incredible stimulus package for Western Canada, Saskatchewan and Alberta, and such an easy fix. One of our members has a \$1.8 billion contract to build TMX. I do not know if that company is at the point of layoffs at this point, but they are closed. As soon as that project gets approved, they are going to be back in business and so will British Columbia and Alberta workers. Pipelines are superior method of economic stimulation to any government infrastructure program.

Senator Black: We of course all support strict environmental regulation. We always have. That is what Canadians do. That is what Albertans do.

Si ce ne sont pas les Canadiens qui fournissent au monde l'énergie dont il a besoin, ce sera quelqu'un d'autre. Avec ses politiques solides liées à la santé, à la sécurité et à l'environnement, le Canada est parfaitement en mesure de satisfaire à la demande mondiale, ce qui lui permettra de tirer parti des avantages économiques générés.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de témoigner.

Le sénateur Black : Monsieur MacLean, je dois vous dire que vous avez présenté le meilleur exposé que j'ai entendu depuis que j'ai commencé à siéger à des comités sénatoriaux il y a quatre ans. Le sujet était parfaitement cerné, pertinent et objectif, alors je vous en remercie beaucoup. Je n'ai pas beaucoup de questions à vous poser, mis à part quelques détails à préciser, si vous le pouvez, s'il vous plaît.

Vous l'avez mentionné, mais je veux confirmer que l'argent généré par les projets de pipeline pour les Canadiens viendra en totalité du secteur privé. Le gouvernement n'y a rien à voir. Est-ce bien cela?

M. MacLean : Oui, absolument.

Le sénateur Black : Lorsque nous parlons des investissements nécessaires pour redresser la mauvaise posture économique dans laquelle le Canada se trouve actuellement, la meilleure solution serait peut-être de construire des pipelines et de générer de l'argent dans le secteur privé.

M. MacLean : Il n'y a aucun doute.

Le sénateur Black : Merci beaucoup.

J'aimerais poser une question générale à tous les témoins. Selon vous, advenant le rejet des projets de pipeline, qu'advient-il des économies d'Edmonton, de l'Alberta et du Canada?

M. MacLean : Sans pipeline, on peut dire adieu à des milliards de dollars pour le gouvernement provincial qui aurait dû être générés en très peu de temps.

Certains éléments d'Alberta Enterprise Group n'existent plus. Ils ont disparu, voyez-vous. La situation est loin d'être reluisante. Je n'ai jamais vu notre province dans un pire état que maintenant. Nos membres n'ont rien de bon à dire; la situation est difficile.

L'approbation des projets de pipeline relancerait très facilement l'économie de l'Ouest canadien, de la Saskatchewan et de l'Alberta, et ce, dans une grande mesure. L'un de nos membres a conclu un contrat de 1,8 milliard de dollars pour de la construction dans le projet d'agrandissement de Trans Mountain. Je ne sais pas si l'entreprise a commencé à mettre ses employés à pied, mais je sais qu'elle est fermée actuellement. Sitôt le projet approuvé, elle va pouvoir reprendre ses activités, tout comme le pourront les travailleurs en Colombie-Britannique et en Alberta. Pour stimuler l'économie, les pipelines devancent de loin tout projet d'infrastructure gouvernemental.

Le sénateur Black : Bien entendu, nous sommes tous en faveur d'une réglementation stricte en matière d'environnement. Nous l'avons toujours été. C'est le propre des Canadiens, et des Albertains.

If in this particular conversation the environmental interests trump the business interests and pipelines are not built, will that make any global difference at all?

Mr. MacLean: Not at all, especially with the emergence of the United States and the technology partly developed here in Alberta around fracking unconventional shale development. The United States is a major global producer. The market has shifted under our feet. Canada is not a big player at all and never has been. We are a small player and we are lucky to have the position in the global energy marketplace that we have. If Canada were to drop out completely it would have almost no impact on global energy prices.

Senator Mercer: I am going to the first page of your presentation where you talk about the proposed Energy East Pipeline which will originate right here in the Edmonton region, representing \$12.8 billion of expenditures across six provinces according to the Conference Board of Canada. The Conference Board of Canada cannot count, because it is not six provinces. If it goes where it should go it will be seven provinces.

You may have heard my questions of the first witnesses this morning. We continue to talk about the Energy East Pipeline ending in Saint John, New Brunswick. Saint John, New Brunswick, is an important stop-off for the product because there is a huge refinery there that provides product to Eastern Canada. The more logical and the more environmentally safe spot would be at the Strait of Canso in Nova Scotia where we already have a large terminal which receives foreign oil product coming into Canada from places like Venezuela and Saudi Arabia, et cetera.

I am trying to get people to start talking about an environmentally safer location for the end of Energy East. Yes, it ends in another province but it also cuts down the cost of shipping because we are that much closer to the marketplace and it is environmentally safer.

On the environmental sensitivity of the Bay of Fundy there is no major opposition right now but once we get down to it the Irvings are going to build the terminal out in the Bay of Fundy. It is not an onshore terminal; it is out in the Bay of Fundy which is environmentally sensitive with the world's highest tides and the sensitivity of certain species of whales that make their summer home in the Bay of Fundy.

Why do I and others have to continue to remind people that a better end location for Energy East is the Strait of Canso, not Saint John, New Brunswick?

Supposons que, pour ce cas précis, les intérêts environnementaux l'emportent sur les intérêts économiques et que les projets de pipeline sont rejetés, cela aura-t-il une quelconque incidence sur la scène mondiale?

M. MacLean : Pas le moins du monde, surtout vu l'émergence des États-Unis et la mise au point de technologies conçues en partie ici en Alberta sur l'hydrofracturation de ressources non classiques de gaz de schiste. Les États-Unis en sont un producteur principal sur la scène mondiale. Le marché s'est transformé sous nos yeux. Le Canada n'est pas un acteur important et il ne l'a jamais été. Notre importance est minime et nous avons de la chance d'occuper la place que nous avons au sein du marché mondial de l'énergie. Même si le Canada se retirait complètement, cela n'aurait pratiquement aucun impact sur les prix de l'énergie dans le monde.

Le sénateur Mercer : À la première page de votre document, vous dites que le point de départ pour le projet Énergie Est sera ici dans la région d'Edmonton et qu'il représentera 12,8 milliards de dollars de dépenses dans six provinces, selon le Conference Board du Canada. Le Conference Board du Canada ne sait pas compter, parce que si le pipeline se rend jusqu'au point d'arrivée prévu, il parcourra sept provinces, pas six.

Vous avez peut-être entendu les questions que j'ai posées aux premiers témoins ce matin. Il est toujours question de terminer le pipeline à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Saint John, au Nouveau-Brunswick, représente un point important dans l'acheminement du produit, à cause de l'énorme raffinerie là-bas, qui fournit le produit à l'Est du Canada. Sur les plans logique et environnemental, le meilleur endroit serait le détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse, où il y a déjà un important terminal de pipelines pour le pétrole exporté au Canada depuis l'étranger, comme le Venezuela ou l'Arabie saoudite, entre autres.

Je veux amorcer une discussion sur les endroits plus sécuritaires sur le plan environnemental pour le terminal du pipeline du projet Énergie Est. Je le concède, le terminal se trouvera dans une autre province, mais cela nous permettrait également de réduire les coûts d'expédition, puisque le produit sera beaucoup plus près des marchés. C'est aussi plus sécuritaire pour l'environnement.

En ce qui concerne l'aspect environnemental délicat de la baie de Fundy, il n'y actuellement aucune opposition importante. Toutefois, la société Irving va commencer à construire le terminal de pipeline dans la baie de Fundy dès que le projet sera approuvé. Il ne s'agit pas d'un terminal terrestre : on va le construire dans la baie de Fundy, un endroit délicat sur le plan environnemental. On y trouve les plus hautes marées du monde ainsi que certaines espèces délicates de baleines pendant l'été.

Je ne sais pas pourquoi nous devons — d'autres personnes et moi-même — rappeler continuellement aux gens qu'il existe un meilleur endroit pour le pipeline du projet Énergie Est dans le détroit de Canso, comparativement à Saint John au Nouveau-Brunswick.

Mr. MacLean: I grew up in Fort McMurray so I know nothing about marine navigation and frankly I do not know a lot about the geography of your part of the world. I have been there once in my life.

What I do know is that Energy East is very popular in New Brunswick and that is a benefit. I also know that we can supplant some of Irving Oil's feedstock with diluted bitumen and if they were to expand the refinery they could be a potential customer for Canadian energy.

Sure, I mean whatever it takes. I have heard a proposal for a deepwater port in Quebec. I cannot remember the region. I trust that TransCanada has done its homework on the economics of it and those local environmental concerns ought to be addressed.

Senator Mercer: A deepwater port in Quebec would again be environmentally sensitive because that would involve the St. Lawrence River and the Gulf of St. Lawrence where you have a captive piece of water surrounded by all Canadian provinces.

It seems to me that while you indicate you are from Fort McMurray and do not know much about it, I think you need to learn little more. Everybody involved in the project needs to know that we have a large piece of infrastructure already in place. You do not have to build the terminals to hold it. They are there. We are receiving product not daily but weekly product is coming in there from offshore. It is no problem to turn it around to start receiving product from Alberta because the future prosperity of Alberta is the future prosperity of Canada.

We all have a stake in this. It is important that we also look at the opportunities of avoiding environmentally sensitive areas like the Bay of Fundy and going to more friendly waters. Mr. Chairman and I would probably agree if I were to suggest there is a friendlier environment for approvals provincially in Nova Scotia than you might find elsewhere.

The Deputy Chair: We always agree on everything, senator.

Senator Mercer: We always agree, yes, of course. Mr. MacLean, I just want to bring that to your attention.

We also need to start framing the opportunities in dollars. Senator Black has brought up very good points about the fact that this is not going to require government expenditures. It is

M. MacLean : J'ai grandi à Fort McMurray, et je ne connais pas grand-chose à la navigation maritime. Franchement, je ne sais pas grand-chose de la géographie dans votre partie du monde. J'ai vécu ici toute ma vie.

Ce que je sais, c'est que le projet Énergie Est est très populaire au Nouveau-Brunswick, et que cela représente un avantage. Je sais aussi que nous pouvons remplacer une partie de la charge d'alimentation de la société Irving Oil par du bitume dilué. Advenant l'agrandissement de la raffinerie, elle pourrait être un client potentiel pour l'énergie canadienne.

Donc, peu importe, nous devons faire ce que nous avons à faire. J'ai entendu dire qu'il y avait un projet d'aménagement d'un port en eau profonde au Québec. Je ne me souviens plus de la région. J'espère que TransCanada a étudié l'aspect économique et les préoccupations environnementales locales qui devraient être examinées.

Le sénateur Mercer : La construction d'un port en eau profonde au Québec est une autre question délicate sur le plan environnemental, puisque cela toucherait le Saint-Laurent et le golfe du Saint-Laurent, où il y a une nappe d'eau captive partagée entre toutes les provinces canadiennes.

Je comprends que vous disiez venir de Fort McMurray et ne pas connaître grand-chose du sujet, mais je crois que vous devriez en apprendre un peu plus. Tous ceux qui participent au projet doivent savoir que nous avons déjà d'importants d'éléments d'infrastructure en place. Vous n'avez pas à construire de nouveaux terminaux de pipeline pour recevoir le produit. Il y en a déjà. Ce n'est pas comme si le produit était acheminé quotidiennement; l'acheminement de l'étranger est hebdomadaire. Cela ne poserait aucun problème de le détourner afin de pouvoir recevoir le produit de l'Alberta, puisque la prospérité de l'Alberta est essentielle à la future prospérité du Canada.

Nous avons tous intérêt à ce que le projet aboutisse. Mais il est aussi important de vérifier si nous avons la possibilité d'éviter les zones écologiques délicates comme la baie de Fundy pour nous rabattre sur des eaux plus opportunes. Le président serait probablement d'accord avec moi si je suggérais que la Nouvelle-Écosse, plus que tout autre endroit, serait plus appropriée sur le plan environnemental si nous voulons obtenir l'approbation provinciale.

Le vice-président : Nous sommes toujours d'accord sur tout, monsieur le sénateur.

Le sénateur Mercer : Nous sommes toujours d'accord, oui, bien sûr. Monsieur MacLean, je voulais seulement que vous en preniez conscience.

Nous devons également commencer à représenter les occasions qui se présentent en valeur monétaire. Le sénateur Black a soulevé de très bons points relativement au fait que les

going to be private money. It is going to create all these jobs. It is going to be a stimulus package without any government money, which is good news. God knows the treasury could use it.

We need to continue to talk about the difference in the price: the price that would be paid for Energy East or for the TMX, the price that would be paid for the product going there, as opposed to the price of the product that we are shipping south to our one customer now.

This is a reality and concept that Canadians need to grasp. It is not that complicated. If you tell Canadians that we are now selling our product for this amount and if we go through either pipeline to either coast we will be selling it for this amount they can do the math. They will ask then why are not we doing it. That would be the majority case.

They will all demand that it will be environmentally sensitive, environmentally safe and they will all demand that we have a good relationship with the Aboriginal people that we will need to deal with as we cross the country.

The oil companies involved here spend billions of dollars in marketing and advertising for the downstream stuff but they do not seem to grasp the idea that we need to sell this to Canadians. One way to sell it to them is to use the math. The math is pretty simple.

Mr. MacLean: Like I mentioned in my introductory remarks we try to stick to the economics because we are a business group. That is our expertise.

The spread between the prices we receive in Western Canada and the WTI price at Cushing and Brent is what drives the entire economics of Energy East. It is significant but narrowing.

Another thing too is that we need to be quick because we need to capitalize our market to make sure it is aligned the right way for us. The spread or the discount at Cushing is narrowing and that is because great companies in the United States are building pipes and reversing pipes and reconfiguring pipe systems to get around the bottleneck.

What they used to call the old spread does not exist. It has had a bunch of different names but it is certainly a lot less. The Brent spread is still there so we need to access North Sea prices. That is the entire justification for Energy East.

Senator Unger: Thank you, Mr. MacLean, for your presentation. It was very interesting.

When you start to add up all of the benefits you think that this should be a no-brainer. Yet we have the U.S., which is nearly energy self-sufficient. We have tankers already for many years

projets n'engageront aucune dépense du gouvernement. Il s'agit de l'argent du secteur privé. Le projet va aussi créer un tas d'emplois, et il permettra de stimuler l'économie sans que le gouvernement ait à dépenser quoi que ce soit. C'est une bonne nouvelle. Dieu sait que le Trésor en a besoin.

Nous devons également poursuivre la discussion à propos de la différence entre les prix : je veux dire les dépenses associées au projet Énergie Est ou au projet d'agrandissement de Trans Mountain, les dépenses associées à l'acheminement du produit, par rapport aux dépenses actuelles liées à l'expédition du produit vers le sud à notre seul client.

Les Canadiens doivent comprendre la situation et ce que cela sous-entend. Ce n'est pas si compliqué. Les Canadiens peuvent faire le calcul si on leur explique que nous vendons actuellement notre produit pour un tel montant, et que le prix serait différent si nous utilisons l'un des deux pipelines, vers l'une des deux côtes. Dans la majorité des cas, les Canadiens nous demanderont pourquoi nous ne faisons rien.

La population va nous demander d'être respectueux de l'environnement et de prendre des mesures pour assurer la sécurité environnementale. Elle va exiger que nous respections les Autochtones avec qui nous aurons à négocier d'un bout à l'autre du pays.

Les compagnies pétrolières qui font des affaires ici dépensent des milliards de dollars en aval en marketing et en publicité, mais elles ne semblent pas comprendre qu'il faut vendre l'idée aux Canadiens. L'une des façons d'y arriver est de leur faire faire ce calcul simple.

M. MacLean : Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, nous mettons l'accent sur l'aspect économique, puisque nous sommes un groupe d'affaires. C'est notre expertise.

L'aspect économique du projet Énergie Est repose en entier sur l'écart entre les prix dans l'Ouest du Canada et le prix du WTI à Cushing et le pétrole brut de référence Brent. Cet écart est important, mais il se réduit.

En outre, nous devons agir rapidement afin de tirer parti de notre marché et de nous assurer que tout fonctionne selon nos besoins. L'écart ou la différence par rapport à Cushing se resserre parce que les grosses entreprises américaines sont en train de construire des pipelines, de les inverser et de reconfigurer les réseaux pipeliniers afin de contourner le goulot d'étranglement.

En ce qui concerne ce qu'on appelait l'ancien écart, rien de tel n'existe. Je crois qu'on a appelé cela de nombreuses façons, mais c'est beaucoup moins aujourd'hui. L'écart du Brent existe toujours, et nous devons donc avoir accès aux prix de la mer du Nord. Voilà qui justifie complètement le projet Énergie Est.

La sénatrice Unger : Merci M. MacLean de votre exposé. C'était très intéressant.

Une fois qu'on commence à faire le calcul des avantages, on croirait qu'il est difficile d'y voir un problème. Malgré tout, il y a les États-Unis, qui sont pratiquement autonomes sur le plan

bringing oil from foreign nations like Saudi Arabia and the Middle East and from the U.S. You would think, as I said, that pipelines really should be a no-brainer and yet too much of the opposition is rooted in ideology, anti-oil sand sentiment.

My question really is how do we, the people who favour the building of these pipelines, convince the people who are opposed? Is it possible even to get a message out that they could latch on to? All the statistics that you quote in your presentation are fairly commonly known and yet there is still resistance to this.

Mr. MacLean: Senator Unger, I have to say that sometimes I find the discussion a little surreal because as of yet, outside Northern Gateway, we have not had a major project denied.

In Alberta we have had seven or eight new oil sand mines successfully achieve licences and start production. We just had three new mines that are approved and ready for final investment decisions.

You and I know those mines or those SAGD projects that were approved last week are not going to go ahead in these market circumstances but we have not had Energy East denied and we have not had TMX denied.

Northern Gateway is in trouble. It looks like the federal government played a role in that and the courts are going to have to figure that out. That is disappointing, but part of me feels like we are all getting a little ahead of ourselves. We are all upset about social licence and we have to achieve 100 per cent consensus. Not exactly. We have not even tested it.

If a pipeline is approved like Energy East we are all afraid of blockades and we are afraid of citizen revolt, but we have never pushed to the point where we could see if that was an end result.

For example, we all know that opposition to Northern Gateway in various parts of B.C. is very strong, particularly in First Nations communities, but should that project be permitted and construction begin where are we at then and where are we at in terms of rule of law? Would that project be likely to be blockaded? Perhaps. Would Energy East be blockaded? I don't know.

Sometimes I think we are ahead of ourselves. The problem with Energy East process looking forward is of course now it is stopped. Who knows? Years are going to tick by. TMX took way

énergétique. Depuis bon nombre d'années déjà, des bateaux-citernes de l'étranger, par exemple l'Arabie saoudite, le Moyen-Orient et les États-Unis, nous approvisionnent en pétrole. Comme je l'ai déjà dit, il ne semble y avoir aucun problème relativement aux pipelines; pourtant la majeure partie de l'opposition est fondée sur une idéologie qui s'oppose aux sables bitumineux.

Essentiellement, ce que je veux savoir, c'est comment nous pourrions, nous qui sommes en faveur de la construction de ces pipelines, convaincre ceux qui s'y opposent? Est-ce que c'est même possible de leur présenter un message qui pourrait les accrocher? Toutes les statistiques que vous avez présentées dans votre exposé sont relativement bien connues, et pourtant il y a toujours des gens qui s'opposent aux projets.

M. MacLean : Sénatrice Unger, je dois avouer que la discussion prend parfois une tournure surréaliste. Voyez-vous, mis à part le projet Northern Gateway, aucun projet important n'a été rejeté.

En Alberta, sept ou huit mines d'exploitation des sables bitumineux ont obtenu leur licence et ont commencé l'exploitation. Dernièrement, trois nouvelles mines ont été approuvées, et on n'attend plus que les décisions d'investissement définitives.

Nous savons tous deux que ces mines ou ces projets de DGMV qui ont été approuvés la semaine dernière ne vont pas progresser, vu les conditions actuelles du marché. Malgré tout, le projet Énergie Est et le projet d'agrandissement de Trans Mountain n'ont pas été rejetés.

L'avenir du projet Northern Gateway est incertain. Il semble que le gouvernement fédéral est intervenu, et maintenant il appartient aux tribunaux de démêler la situation. Je suis déçu, mais j'ai également l'impression que nous tous allons un peu trop vite. Nous nous préoccupons tous de l'adhésion sociale. Nous croyons qu'il doit y avoir un consensus dans l'ensemble de la population. Ce n'est pas exactement vrai. Nous n'avons rien mis à l'essai.

Nous craignons tous une montée aux barricades et une révolte citoyenne si un projet comme Énergie Est était approuvé, mais nous n'avons jamais poussé les choses au point de voir si cela se produirait réellement.

Par exemple, nous savons tous qu'il y a une très forte opposition au projet Northern Gateway dans diverses régions de la Colombie-Britannique, en particulier chez les Premières Nations, mais qu'arriverait-il si le projet était autorisé et que la construction commençait? Quelle serait notre position, par rapport à la règle du droit? Le projet va-t-il être bloqué? C'est possible. Est-ce que le projet Énergie Est serait bloqué? Je l'ignore.

Parfois, il me semble que nous précipitons les choses. Le problème auquel est en butte le projet Énergie Est, bien sûr, est le fait qu'on l'a suspendu. Qui sait ce que nous réserve l'avenir?

too long for a pipeline that is going through an existing right-of-way that just needed to be expanded, way too long for this project.

I am hoping in November that our federal cabinet will give us a decision that we like. I am not as concerned about other people who say oh, they don't like our projects because we have not seen any projects fail yet.

Senator Unger: That is really what my question is about. We did hear from two witnesses from the University of Lethbridge who were commenting on Energy East. One of them said that some of the First Nations groups whose land would be affected said they would stop. They did not care about money. They would take it to civil unrest if that is what was called for.

That idea is out there and I honestly do not know if there is a will to push harder to try to test it.

Mr. MacLean: You will notice in my opening remarks that I did not use the words "social licence." I used the words "permission" or "public permission."

I think reasonable people understand we do not need consensus. We just need a reasonable test by an objective, independent regulatory agency to make the decision after listening to everybody. I have not seen that process really tested. Like I said, in Alberta we have had a lot of success getting new projects approved and it is only now that we are very concerned about pipelines.

Senator Mitchell: I would like to pursue the economic impact more specifically and as Senator Black did pull out a couple of threads.

I am quite interested in your argument that the economic impacts will be largely proportional to the size of the provinces through which the pipeline will go. Clearly Alberta will have some advantage in that because a good deal of the construction would be here.

You are saying 128,000 full-time equivalent person-years and about 30 per cent of those would be in Quebec. Am I correct in therefore concluding that about 40,000 person-years equivalent jobs would be in Quebec during what period of time for the construction of this pipeline?

Mr. MacLean: That is according to the Conference Board of Canada during the construction phase.

Senator Mitchell: And that would be about how long?

Mr. MacLean: I think it is three to four years.

Senator Mitchell: The next stat is that \$8.2 billion in wages, salaries and supplementary labour income would result from the project. If you drew a straight line 30 per cent of that

Les années vont s'écouler, comme cela a été le cas pour le projet d'agrandissement de Trans Mountain, qui se résume simplement à agrandir un pipeline qui a déjà un droit de passage.

J'espère que le Cabinet fédéral va prendre en novembre une décision favorable. Je ne suis pas préoccupé par ceux qui n'aiment pas nos projets, parce que, pour l'instant, aucun projet n'a échoué.

La sénatrice Unger : Vous touchez à l'essentiel de ma question. Deux témoins de l'Université de Lethbridge ont formulé des commentaires à propos du projet Énergie Est. L'un des témoins nous a dit que certains groupes des Premières Nations dont les terres seraient touchées par le projet ont dit qu'ils allaient tenter de l'arrêter. L'argent ne les intéressait pas. Ils étaient même prêts à aller jusqu'à l'agitation civile, s'ils en ressentaient le besoin.

L'idée circule, et, honnêtement, je ne sais pas si nous voulons exercer plus de pression pour voir jusqu'où ils sont prêts à aller.

M. MacLean : Vous avez peut-être remarqué que je n'ai pas utilisé le terme « adhésion sociale » dans ma déclaration préliminaire. J'ai utilisé les mots « permission » ou « permission du public ».

Je crois que toute personne raisonnable comprend que nous n'avons pas besoin d'en arriver à un consensus. Il faut qu'un organisme réglementaire indépendant et objectif tranche la question de façon raisonnable après avoir écouté tout le monde. Je ne crois pas avoir vu ce processus vraiment appliqué. Comme je l'ai dit, l'Alberta a réussi maintes fois à faire approuver de nouveaux projets, et c'est seulement maintenant que nous semblons très préoccupés par les pipelines.

Sénateur Mitchell : J'aimerais aborder l'aspect des impacts économiques un peu plus en profondeur, puisque le sénateur Black a déjà soulevé quelques points.

J'ai été très intéressé par votre argument selon lequel l'importance des impacts économiques sera en grande partie fonction de la taille des provinces que va traverser le pipeline. Il semble évident que l'Alberta sera avantagée, vu qu'une grande partie de la construction aura lieu ici.

Vous avez dit qu'il y aurait l'équivalent temps plein de 128 000 années-personnes, et en qu'environ 30 p. 100 du total serait au Québec. Ai-je donc raison de dire qu'il y aurait l'équivalent temps plein de 40 000 années-personnes au Québec pendant la période où aura lieu la construction du pipeline?

M. MacLean : C'est ce qu'affirme le Conference Board du Canada pour l'étape de la construction.

Le sénateur Mitchell : Et combien de temps cela prendra-t-il?

M. MacLean : Je crois que cela représente de trois à quatre ans.

Le sénateur Mitchell : Ensuite, il y a les 8,2 milliards de dollars en salaires, en traitements et en revenus supplémentaires du travail qui découlerait du projet. La suite logique serait que

\$8.2 billion would be going to those 40,000 jobs in Quebec. If I do the math properly that is about \$60,000 a job.

Mr. MacLean: That sounds about right.

Senator Mitchell: I think it is subsequent; I think it is operating. In your next paragraph you mention that \$749 million will go to Quebec. Could you just clarify that? I think you say it is total provincial fiscal benefit. Is that income, investment and tax? How do you measure that?

Mr. MacLean: That would be corporate tax revenue, personal income tax revenue and property tax revenue generated from the project.

Senator Mitchell: Would that be annually or would that be in total?

Mr. MacLean: That would be in total.

Senator Mitchell: Just from the project?

Mr. MacLean: Just from the development phase. Most of the economic benefits in Quebec are during construction. It is all new pipe in Quebec if I am correct for Energy East so that would be all construction related.

Senator Mitchell: It is one thing to talk about jobs. Those are big numbers. What does that really mean if I have a job, for example?

Another approach that does come out but has not been brought out this morning yet is: What exactly can you say is the impact of a west-east pipeline of Kinder Morgan or one of the western pipelines on GDP, both the construction phase versus the operation phase? Can you say that?

Mr. MacLean: Yes, you can, but I do not have them handy. The Conference Board has estimates on GDP impact and they are measurable but I cannot remember the exact number.

Senator Mitchell: We can get that though. Clearly we need a pipeline. We need two pipelines. We need to develop resources to sustain our wealth, but there is also a very strong argument I think people are beginning to accept. The industry is accepting it, that there are also alternative energies in our future if we are to maintain our competitiveness, if we are to develop new technologies, if we are to have an economy of the future.

In your enterprise group are there industries that are investing in and producing and pursuing alternative energies? What is your perspective on where that fits in a future Alberta

30 p. 100 de ces 8,2 milliards de dollars iront aux 40 000 emplois au Québec. Si je sais bien compter, cela représente 60 000 \$ par emploi.

M. MacLean : Cela me semble correct.

Le sénateur Mitchell : Cela me semble correspondre, cela me semble fonctionner. Au prochain paragraphe, vous mentionnez que le Québec touchera 749 millions de dollars. Pouvez-vous préciser? Je crois que vous avez dit qu'il s'agissait du total de l'avantage financier qui reviendrait à la province. Est-ce qu'on parle des recettes, de l'investissement ou de l'impôt? Quelle est votre méthode de calcul?

M. MacLean : Il s'agit du produit de l'impôt sur les sociétés, de la rentrée d'impôt sur le revenu des particuliers et de l'impôt foncier généré par le projet.

Le sénateur Mitchell : S'agit-il du total annuel ou du grand total?

M. MacLean : Le grand total.

Le sénateur Mitchell : Cela est généré uniquement par ce projet?

M. MacLean : Seulement pour l'étape de construction. La majeure partie des avantages économiques pour le Québec seront pendant la construction. Si je ne me trompe pas à propos du projet Énergie Est, le pipeline au Québec sera complètement nouveau, alors tous les avantages économiques seront liés à la construction.

Le sénateur Mitchell : C'est une chose de parler d'emplois. Vos chiffres sont impressionnants. Mais qu'est-ce que ces emplois supposent vraiment, par exemple?

Il y a une autre approche qui est parfois mentionnée, mais le sujet n'a pas été abordé jusqu'ici ce matin : selon vous, quel serait précisément l'impact sur le PIB d'un pipeline ouest-est construit par Kinder Morgan ou d'un pipeline de l'Ouest? Pouvez-vous nous en parler, autant pour ce qui est de la construction que de l'exploitation?

M. MacLean : Oui, mais je n'ai pas l'information avec moi. Le Conference Board a estimé l'impact sur le PIB. Il l'a mesuré, mais je ne me rappelle pas le nombre exact.

Le sénateur Mitchell : Nous pourrions nous en informer. Il est clair que nous avons besoin d'un pipeline. Que nous avons besoin de deux pipelines. Nous devons exploiter nos ressources afin de maintenir notre richesse économique, et je crois que c'est un argument très fort que les gens commencent à accepter. L'industrie reconnaît qu'il y a d'autres sources d'énergie et que nous allons devoir élaborer de nouvelles technologies dans l'avenir si nous voulons demeurer compétitifs, si nous voulons préserver notre économie.

Dans votre groupe professionnel, y a-t-il des entreprises qui investissent dans les énergies de remplacement, qui les exploitent ou qui cherchent à les exploiter? D'après vous, comment cela

and Canadian economy and on how that actually legitimizes pipelines in fact in people's minds perhaps?

Mr. MacLean: As you know Alberta will have in January 2017 a price on carbon. Regardless of your personal views on pricing carbon we believe Alberta's model is the best model in the country and maybe in the world because it allows the market to decide how to mitigate or to reduce its exposure to the climate levy. That will create a market for renewable energy.

I can think of a couple of examples of companies, a very small minority, that have already started to pivot toward meeting the demands of renewable energy. One of the great strengths in the Alberta economy is the wonderful University of Alberta. Its great critical mass of technical, scientific and research experience combined with the advanced engineering involved in the oil and gas sector makes it ideally suited to provide new technological solutions to reduce carbon emissions.

That pivot is happening. It was happening before the carbon levy because everyone wants to reduce their fuel use, their fuel consumption, but it is an even stronger trend in the Alberta economy now.

Senator Mitchell: It is very interesting to note that one of the real synergies in that regard with engineering would be that geothermal requires drilling and we are very good at drilling in Alberta.

Mr. MacLean: We are the best at drilling and we have some of the best engineers in the world so we are really well suited.

As an organization we host delegations of companies in Alberta. Most of the renewable tech companies are coming out of Quebec. I would like to see that change. I want to see the flow of renewable energy technology coming from Alberta to the rest of Canada.

The Deputy Chair: Mr. MacLean, I have a few comments and statements in regard to your presentation.

I want to address the employment benefits you laid out. Ontario captures the largest share with 97 per cent of the employment benefits. You talked about the pipeline passing through these provinces, but of course the issue is not just the pipelines. It is what the pipeline carries. As I said to our witnesses earlier, one of the problems with the pipeline companies is that they do not seem to be cognizant of that aspect of their delivery.

s'inscrit-il dans l'avenir des économies de l'Alberta et du Canada? Croyez-vous que cela légitimise, dans la conscience populaire, les pipelines?

M. MacLean : Comme vous le savez, on va imposer en janvier 2017 une tarification pour les émissions de carbone. Quelle que soit votre opinion personnelle à ce sujet, nous croyons que le modèle de l'Alberta est le meilleur au pays, et peut-être dans le monde, parce qu'il permet au marché de décider par lui-même comment atténuer ou réduire la taxe liée aux changements climatiques qu'il va devoir payer. On crée ainsi un marché pour l'énergie renouvelable.

Je peux déjà donner en exemple deux ou trois entreprises, une très petite minorité, qui ont déjà commencé à se tourner vers l'énergie renouvelable afin de satisfaire à la demande. L'Université de l'Alberta contribue grandement à la force de l'économie de la province. Elle possède une excellente masse critique quant à l'expérience touchant la technique, les sciences et la recherche. Elle dispose également des capacités d'ingénierie avancées nécessaires au secteur pétrolier et gazier, ce qui fait qu'elle est tout à fait apte à fournir de nouvelles solutions technologiques pour réduire les émissions de carbone.

Le changement est en train de se produire. Il a commencé avant même l'arrivée de la taxe sur le carbone, parce que tout le monde voulait réduire son utilisation et sa consommation de pétrole. Aujourd'hui, la tendance se fait ressentir encore plus fortement dans l'économie de l'Alberta.

Le sénateur Mitchell : Je trouve très intéressant le fait que l'une des vraies synergies que l'on observe en ingénierie se passe entre la géothermie et le forage. L'Alberta est très forte en ce qui concerne le forage.

M. MacLean : Nous n'avons pas d'égal pour ce qui est du forage, et nous avons certains des meilleurs ingénieurs au monde. Nous sommes parfaitement en mesure d'affronter la situation.

Notre organisation se charge d'héberger en Alberta des délégations d'entreprises. La plupart des entreprises de technologie spécialisées dans les énergies renouvelables viennent du Québec. J'aimerais que cela change. J'aimerais voir de nouvelles technologies pour l'énergie renouvelable venir de l'Alberta et être utilisées par le reste du Canada.

Le vice-président : Monsieur MacLean, j'ai quelques questions et commentaires sur votre exposé.

Je veux aborder le sujet des avantages liés à l'emploi que vous avez mentionnés. L'Ontario touchera la plus grande part de ces avantages liés à l'emploi, à hauteur de 97 p. 100. Vous avez parlé des pipelines qui allaient passer par ces provinces, mais le problème ne se résume pas seulement aux pipelines. Le problème, c'est le produit qui passe dans les pipelines. Comme je l'ai dit à l'un de nos témoins précédents, l'un des problèmes liés aux compagnies pétrolières, c'est qu'elles ne semblent pas comprendre l'aspect problématique de ce que leurs pipelines transportent.

For example, in Nova Scotia today we have about 500,000 barrels of oil go through our water every day to refineries in New Brunswick and Quebec. We get not one benefit from it, not one. Now we are talking about doubling that by exporting another 500,000 through the Bay of Fundy, through our water, and no benefit.

There are a million barrels of oil going through our water every day with no benefit to Nova Scotia. We take all this risk and we get no benefit. I think the pipeline companies and the oil sands people have to get their heads around that aspect of this element of the project.

I support the project. Everybody around this table supports the project. We want all Canadians to benefit from the project, but there is Nova Scotia stuck out in the middle of the North Atlantic with deep sea ports and getting no benefit from these projects. It is going to be an issue on the East Coast. I will make sure it is an issue.

The industry out here is landlocked. We understand that but bitumen in the water is a much different thing than bitumen in a pipeline. I am not concerned about pipelines. I am concerned about the proper handling of bitumen in the water and about managing risk.

I want to impress that upon you for your colleagues. We are here to try to find a solution to this stuff and I think managing risk is a very important element to the solution.

Mr. MacLean: I am hung up on the idea of no benefit for Nova Scotia because as I mentioned in my presentation the benefits are enormous to Confederation. Nova Scotia is not excluded from the benefits of Energy East or even TMX. Don't forget that TMX is going to benefit Nova Scotia as well.

The Deputy Chair: You are talking in broad general terms now. I am talking in specific terms.

Mr. MacLean: Sure, but look at the road we have to travel down then. We are getting specific about First Nations benefits. We are starting to peel off and make them equity partners in that. I think that is a great initiative.

Let us peel off and make the Government of British Columbia a beneficiary of TMX. Let us peel off another 2 per cent and make the Government of Nova Scotia a beneficiary of Energy East because they have tankers going by their province.

Par exemple, de nos jours, en Nouvelle-Écosse, il y a environ 500 000 barils de pétrole qui traversent les eaux chaque jour pour se rendre dans les raffineries du Nouveau-Brunswick et du Québec. Nous n'en tirons aucun avantage, pas un seul. À présent, il est question de doubler ce volume, 500 000 barils de plus qui passeraient par la baie de Fundy, dans nos eaux, sans qu'il y ait d'avantages pour nous.

Il y a des millions de barils de pétrole qui passent dans nos eaux chaque jour, et la Nouvelle-Écosse n'en tire rien. Nous ne sommes aucunement récompensés pour le risque que nous prenons. Je crois que les compagnies pipelinières et les exploitants de sables bitumineux doivent comprendre qu'il s'agit d'un élément problématique de leur projet.

J'appuie le projet, comme tout le monde ici présent. Nous voulons que tous les Canadiens puissent en tirer des avantages, mais la Nouvelle-Écosse se retrouve coincée au milieu de l'Atlantique Nord avec des ports de haute mer, sans avoir droit à aucun des avantages générés par ces projets. Ce sera aussi un problème pour les gens de la côte Est. Je vais m'assurer que ce soit un problème.

L'industrie ici est environnée de terre. Nous comprenons cela, mais il y a une grosse différence entre le bitume dans l'eau et le bitume dans un pipeline. Je ne suis pas préoccupé par les pipelines. Ce qui me préoccupe, c'est la manipulation appropriée du bitume qui passe dans l'eau et la gestion du risque.

Je veux que vos collègues et vous compreniez bien ce que je veux dire. Nous sommes ici pour trouver une solution à nos problèmes, et je crois que la gestion du risque en est un élément très important.

M. MacLean : Je suis saisi par ce que vous avez dit à propos du fait que la Nouvelle-Écosse n'en tire aucun avantage. Comme je l'ai mentionné dans mon exposé, il y a des avantages énormes pour la confédération. La Nouvelle-Écosse n'en est pas exclue, elle touche également les avantages liés au projet Énergie Est et même au projet d'agrandissement de Trans Mountain. N'oubliez pas que la Nouvelle-Écosse va aussi profiter des avantages générés par le projet d'agrandissement de Trans Mountain.

Le vice-président : Ce que vous dites, ce sont des généralités. Je veux parler des détails spécifiques.

M. MacLean : D'accord, mais regardez tout le chemin que nous allons devoir parcourir. Il y a d'abord les avantages spécifiques pour les Premières Nations. Nous avons cédé du terrain, et maintenant ils sont partenaires actionnaires. Selon moi, c'est une merveilleuse initiative.

Cédons un peu plus de terrain et permettons au gouvernement de la Colombie-Britannique de tirer parti du projet d'agrandissement de Trans Mountain. Nous pourrions aussi accorder 2 p. 100 de plus au gouvernement de la Nouvelle-Écosse afin qu'il tire aussi parti du projet Énergie Est, puisque les bateaux-citernes passent par cette province.

Eventually we do not have an economic project. We do not have a project with a sound financial basis.

Sure, let's make everybody benefit from pipelines. If we go down that road nothing is going to be sustainably built in this country because everyone is going to demand their slice of the pie. The pie is only so big, and I would argue that First Nations, New Brunswick, P.E.I. and Nunavut are all beneficiaries of Energy East.

I understand where you are coming from, but I just do not understand how we go as in Confederation.

The Deputy Chair: No, I do not think you do understand where I am coming from Mr. MacLean. I am just talking about reasonable return for managing risk.

Mr. MacLean: Right.

The Deputy Chair: We don't mind taking the risk. We just want to participate in the project to a certain extent.

We have a gas pipeline now from Sable Island that goes to New Brunswick. That pipeline is going to be empty in 12 months or 16 months. All they have to do is reverse that pipeline like they do anywhere else. That pipeline goes to Point Tupper.

In that way we would take all the risk to a deepwater port as opposed to an inland seaway which has right whales, humpback whales, scallop industry, herring industry, salmon industry, highest, lowest and strongest tides in the world, and is right beside an international border.

I hear people saying, "Well, these ships are double hulled." They are. It does not make much difference if they are double hulled or not and they roll over. I grew up on the water. My family sailed for decades, for centuries. This stuff in the water is different from this stuff in the pipeline.

Mr. MacLean: Are there 500 ships currently a year coming into the Bay of Fundy or 500 tankers?

The Deputy Chair: No, no, there is more than that. There are 500,000 barrels of oil every day going through Nova Scotia water to refineries in Quebec and New Brunswick.

Mr. MacLean: Is there currently compensation to the Government of Nova Scotia for that?

The Deputy Chair: Listen, we are participants in Confederation. We are not expecting compensation. We find it strange that ships are not allowed to sail out of northern British Columbia yet they can sail through our water.

Mr. MacLean: I find that strange too.

Au bout du compte, on se retrouve avec un projet sans fondement économique. Sur le plan financier, le projet n'est pas sain.

Bien sûr, assurons-nous que tout le monde peut tirer parti des avantages générés par les pipelines. Si on s'aventure sur cette voie, il sera impossible de construire quelque chose de durable dans le pays, parce que tout le monde va demander sa part du gâteau, et le gâteau a une limite. Selon moi, les Premières Nations, le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nunavut bénéficieront tous du projet Énergie Est.

Je comprends votre point de vue, mais je ne vois pas ce que nous pouvons faire avec la confédération au complet.

Le vice-président : Non, je ne crois pas que vous compreniez mon point de vue, monsieur MacLean. Tout ce que je veux, c'est un avantage équitable pour la gestion du risque.

M. MacLean : D'accord.

Le vice-président : Ce n'est pas un risque qui nous dérange. Ce que nous voulons, c'est participer au projet dans une certaine mesure.

Il y a un gazoduc de l'île de Sable qui passe par chez nous pour se rendre au Nouveau-Brunswick. Ce gazoduc sera vide pendant 12 ou 16 mois. Il suffit de l'inverser comme on le fait partout ailleurs. Le gazoduc se rend à Point Tupper.

Nous préfererions assumer tout le risque lié à un port en haute mer que celui lié à un bras de mer intérieur où il y a des baleines, des baleines à bosse et les industries du pétoncle, du hareng et du saumon ainsi que les marées les plus hautes, les plus basses et les plus fortes du monde et qui est, de surcroît, juste à côté d'une frontière internationale.

Il y a des gens qui disent : « Oui, mais il s'agit de navires à double coque. » C'est le cas, mais ça ne fait aucune différence s'ils ont deux coques ou non s'ils chavirent. J'ai grandi près des eaux. Je viens d'une famille qui navigue depuis des décennies, voire des siècles. Ce qui circule sur les eaux est différent du produit qui passe par les pipelines.

M. MacLean : Est-ce qu'il y a 500 navires qui passent dans la baie de Fundy annuellement, ou s'agit-il de 500 pétroliers?

Le vice-président : Non, non, il y en a beaucoup plus. Il y a 500 000 barils de pétrole qui passent chaque jour par les eaux de la Nouvelle-Écosse pour se rendre aux raffineries du Québec et du Nouveau-Brunswick.

M. MacLean : Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse est-il présentement indemnisé pour cela?

Le vice-président : Écoutez, nous sommes membres de la confédération. Nous ne nous attendons pas à être indemnisés. Nous trouvons cependant étrange que les navires ne sont pas autorisés à circuler dans le nord de la Colombie-Britannique alors qu'ils peuvent naviguer sur nos eaux.

M. MacLean : Je trouve cela étrange, moi aussi.

The Deputy Chair: I see it as a nation-building project. There is a bit of a disconnect out here when it comes to getting this stuff to market, that once it is in the pipeline you do not have to worry about it anymore. I know you do not but we do.

Senator Unger: I have a comment about Nova Scotia getting no benefit. Who should be trying to fix this problem of no pipelines? It is the federal government that really needs to be educated on this. I never thought about it in terms of what you just said, that this oil being shipped to Nova Scotia brings no benefit to Nova Scotians.

Mr. MacLean mentioned the premiers. They have their council of federation meetings, and yet you say just Alberta and Saskatchewan agreed on nation building, if you will.

The question is: How do we get a response from the federal government as well as the premiers on dealing with this problem?

The Deputy Chair: If I could add my five cents here, the federal government has the authority to put the pipeline through. This is all within the purview of the federal government under the Constitution. There is no debate about this. It is a matter of political will and it is a matter of nation building. It is a matter of taking the approach that we have to put the best interests of the country first.

When I say that there is no benefit for Nova Scotia I am not saying there is not a general benefit. Of course there is. There is risk though. If we are managing a lot of risk, if we are dealing with a lot of risk, we should have some say in of how we want it to be managed properly and if we can benefit from managing the risks the more so the better.

Mr. MacLean: I find it refreshing to hear there are communities in Nova Scotia that want to host our energy.

The Deputy Chair: Of course we do.

Mr. MacLean: We do not hear that every day so that is a relief to me.

The Deputy Chair: I guess maybe the wrong people are speaking or maybe the right people are not speaking. In any event I think it will become more of an issue in the next few months. Mr. MacLean, thank you very much for your presentation.

Senators, our final witness for this morning is from Natural Resources Canada, Heather Dettman, Research Scientist with CanmetENERGY.

Ms. Dettman, I would ask you to make your presentation and the senators will have questions for you.

Le vice-président : Selon moi, ce projet vise aussi à renforcer la nation. Il y a une espèce de déconnexion lorsqu'il est question d'acheminer ce produit aux marchés. Il y en a qui pensent qu'il n'y a plus rien à craindre une fois qu'il est dans le pipeline. Je sais que c'est votre cas, mais ce n'est pas le nôtre.

La sénatrice Unger : J'ai un commentaire à faire, au sujet de la Nouvelle-Écosse qui ne retire aucun avantage. D'abord, qui devrait essayer de résoudre ce problème d'absence de pipeline? Je crois que c'est le gouvernement fédéral qui devrait vraiment être sensibilisé à ce sujet. Je n'avais jamais envisagé la question sous cet angle, que le pétrole qui passe par la Nouvelle-Écosse n'apporte aucun avantage à ses habitants.

Monsieur MacLean a mentionné les premiers ministres provinciaux. Ils ont des réunions du Conseil de la fédération, et pourtant, comme vous l'avez dit, l'Alberta et la Saskatchewan se sont entendues, disons, sur l'aspect du renforcement de la nation.

La question se résume ainsi : comment pouvons-nous obtenir une réaction du gouvernement fédéral et des premiers ministres provinciaux afin de régler ce problème?

Le vice-président : Si vous me permettez d'ajouter mon grain de sel à ce sujet, le gouvernement fédéral a l'autorité d'approuver le projet de pipeline. La Constitution lui donne ce pouvoir. Ce n'est pas matière à débat. Ce qui importe ici, c'est la question politique et le renforcement de la nation. Il importe d'adopter l'approche qui est dans le meilleur intérêt du pays d'abord.

Quand j'ai dit que la Nouvelle-Écosse n'en tire aucun avantage, je ne dis pas qu'il n'y a aucun avantage en général. Bien sûr, il y en a. Mais il y a aussi un risque. Si nous devons gérer beaucoup de risques, si nous devons composer avec beaucoup de risques, nous devrions pouvoir faire valoir notre opinion sur la façon appropriée de le gérer, et si nous pouvons en bénéficier, c'est encore mieux.

M. MacLean : Je trouve rafraîchissant d'entendre qu'il y a des collectivités en Nouvelle-Écosse qui veulent recevoir l'énergie que nous produisons.

Le vice-président : Bien sûr que c'est le cas.

M. MacLean : Ce n'est pas quelque chose que l'on entend tous les jours, et cela me reconforte.

Le vice-président : J'imagine que cela veut dire que les mauvaises personnes se font entendre, ou alors que les bonnes personnes demeurent muettes. Quoi qu'il en soit, je crois que la question prendra de l'importance au cours des prochains mois. Monsieur MacLean, je vous remercie beaucoup de votre exposé.

Chers collègues, notre dernier témoin de la journée nous vient de Ressources naturelles Canada. Il s'agit de Heather Dettman, chercheuse scientifique chez CanmetÉNERGIE.

Madame Dettman, je vais vous laisser nous présenter votre exposé, puis nous aurons des questions à vous poser.

Heather D. Dettman, Research Scientist, CanmetENERGY, Natural Resources Canada: Thank you very much. I feel honoured to have this opportunity to talk to all of you, but I have to admit it is always a challenge when they say you have 10 minutes to please give us a technical presentation but in a non-technical way. I am going to say yes.

If you look at the documents I have given you I have actually prepared a presentation that is kind of a high-level presentation. I have included all kinds of extra information in it to help you with understanding technical terms that you will hear in the industry, defining what things are, a little bit of Petroleum 101, what are hydrocarbons and what we are talking about.

I am using my time to introduce you to understanding what they are talking about out there. Only a couple of slides actually talk about the specific presentation that I did in June that has drawn all this attention but basically I give you the conclusions from it.

I will say at the onset that what I am talking about is not revolutionary for the oil spill industry. They are well aware of what I am talking about and have seen it in actual spills. What is perhaps novel is that we have developed test tank facilities that are allowing us to simulate what happens out there. That is sort of a novel thing and what is new.

If you go to my first slide, then, crude oils produced in Canada may be transported by pipeline, rail, cars or tanker ships. Bitumen is the thick oil that is extracted from the oil sands. Bitumen, being that it is thicker and heavier than conventional crude, needs lighter solvents or oils added to be able to meet pipeline specification for transportation. The resulting product is called diluted bitumen.

There are various kinds of diluted bitumen and the products vary according to what the diluent is. I actually have gone to length to explain what the different diluents are in my further slides.

The crude oils being transported around Canada include conventional crude where there is no diluent added or needed, diluted bitumen, and then railbit which people have heard can go on the railway. That actually is bitumen or heavy oil that uses less diluent typically than what would be needed for the pipeline. You will also see that there is all this extra writing on the bottom which I am not talking about. That is for the analyst to look at and inform you on.

In the types of diluent it is very important that basically three kinds of diluent are used. The first one that people are assuming is with diluted bitumen is what is called natural gas condensate. It is sort of a chemistry perspective. These are relatively small

Heather D. Dettman, chercheuse scientifique, CanmetÉNERGIE, Ressources naturelles Canada : Merci beaucoup. Je suis honorée d'avoir l'occasion de m'adresser à vous tous, mais je dois avouer qu'il est toujours difficile de résumer de façon générale tout le contenu technique de l'exposé en 10 minutes. Je vais relever le défi.

Si vous consultez le document que je vous ai fourni, vous verrez que l'exposé que j'ai préparé est plutôt général. J'y ai intégré toutes sortes de renseignements supplémentaires pour vous aider à comprendre les termes techniques que l'on peut entendre dans l'industrie ainsi que des définitions, quelques notions de base sur le pétrole, la nature des hydrocarbures ainsi que d'autres sujets de discussion.

Je vais utiliser mon temps pour vous aider à comprendre ce dont il est question ici. Il n'y a que quelques diapositives qui traitent vraiment de l'exposé que j'ai présenté en juin et qui m'a valu toute cette attention. Essentiellement, je vais vous présenter les conclusions.

D'emblée, je dois dire que ce dont je vais parler n'est pas révolutionnaire en ce qui concerne la pollution pétrolière. Le milieu sait déjà tout ce dont il est question, et il en a même été témoin à cause de véritables déversements de pétrole. Toutefois, ce qui est probablement nouveau, c'est le fait que nous avons mis au point des installations où nous pouvons simuler dans des réservoirs prévus à cet effet ce qui arrive dans la nature. Voilà quelque chose de nouveau, en quelque sorte. C'est un nouvel effort.

Si vous regardez la première diapositive, le pétrole brut produit au Canada est transporté par pipeline, ou par chemin de fer, par voie terrestre ou par pétrolier. Le bitume est une substance épaisse extraite des sables bitumineux. Le bitume, puisqu'il est plus épais et plus lourd que le pétrole brut classique, a besoin d'un solvant plus léger ou d'huile spéciale afin de pouvoir être transporté par pipeline. C'est ainsi qu'on obtient un produit appelé du bitume dilué.

Il existe différents types de bitume dilué, selon le produit utilisé comme diluant. J'ai même préparé une explication détaillée des différents diluants plus loin dans mes diapos.

Le pétrole brut transporté d'un bout à l'autre du Canada comprend le pétrole brut classique, dans lequel aucun diluant n'est ajouté ni nécessaire, le bitume dilué et le bitume brut, qui, comme certaines personnes le savent, peut être transporté par voie ferroviaire. Il s'agit de bitume ou de pétrole brut pour lesquels on utilise moins de diluant qu'il serait nécessaire pour un pipeline. Il y a aussi d'autres renseignements dans le bas que je ne vais pas aborder. Votre analyste pourra y jeter un œil et vous en informer.

En ce qui concerne les différents diluants, le point important est qu'il y a essentiellement trois différents types de diluants utilisés. Le premier qui vient à l'esprit des gens, pour le bitume dilué, est le condensat de gaz naturel. Nous allons aborder un peu

molecules so when I have the terminology C4 to C8 it means they are molecules that have from four carbons up to eight carbons.

The key feature about this is that because they are small they evaporate quite quickly. If you have diluted bitumen that has these small hydrocarbons in it then that will evaporate very quickly and you will get left with your starting heavy oil or bitumen.

In references in the National Academy of Sciences review throughout the whole document they are assuming that is the diluent that is used in diluted bitumen. However natural gas condensate is not used in National Energy Board pipelines. It is not used outside of Alberta. It will be used within feeder lines and gathering lines that sort of get the oil from the field to a plant or something within Alberta but it does not go out of the province.

The next diluent that is more widely used is the light oil condensate which is termed CRW condensate and that particular oil starts with having four carbons, C4 going up to C40. Because it has 40 carbons as the upper end it has a wider range of molecules in it. Having the heavier carbons that are above C12 even C12 to C40 stays with the oil and so by weight percentage about 25 per cent of the diluent is that kind of molecule that is in there.

When that would spill the C4 to about C12 would evaporate quite quickly but the C13 up to the C40 would pretty well stay with the oil after that. That changes the bitumen so that it is never truly bitumen again. That is something else. It is a slightly lighter I guess would be a way to describe that bitumen after this type of condensate is gone. Again the CRW condensate is what is used in the transmission pipelines which are the NEB-regulated pipelines.

Then a third kind of diluent is called synthetic crude oil and that particular diluent actually starts around C12 for the smallest kind of molecules and then goes up to C40. That slightly heavier light oil is called a synbit. When you have the condensate, which is the previous one, it is called a dilbit. When we are talking about the dilbit, the dilbit that was spilled in Kalamazoo, this was the CRW condensate while if you have a synbit then it has a synthetic crude oil. Given that synthetic crude oil is a little bit heavier actually most of it will stay with the oil. It will be light for a long time if it is spilled is a way to put that.

The confusing thing is that people or even in the industry can be talking about diluted bitumen. They will say the acronym for diluted bitumen is dilbit but that is not true. Dilbit is specifically when you use the CRW condensate for the transmission pipelines. When spills happen within Alberta then they are saying that is

de chimie. Ce sont des molécules relativement petites; quand j'utilise les termes C4 à C8, je parle molécules qui ont de quatre à huit atomes de carbone.

Leur principale caractéristique est qu'elles s'évaporent rapidement parce qu'elles sont si petites. Si votre bitume est dilué avec ces petits hydrocarbures, ils s'évaporeront rapidement, et vous vous retrouverez avec votre pétrole lourd ou bitume de départ.

À propos de l'étude de l'académie nationale des sciences des États-Unis mentionnée dans l'ensemble du document, on suppose qu'il s'agit du diluant utilisé dans le bitume dilué. Toutefois, le condensat de gaz naturel n'est pas utilisé dans les pipelines de l'Office national de l'énergie. Il est seulement utilisé en Alberta. On l'utilise dans les conduites d'alimentation et dans les conduites de collecte qui servent, dans une certaine mesure, à acheminer le pétrole du champ jusqu'à la raffinerie ou à un autre endroit en Alberta, mais il ne sort pas de la province.

L'autre diluant le plus couramment utilisé est l'huile légère ou condensat, aussi appelée condensat CRW. Cette huile comprend au minimum quatre atomes de carbone et 40 au maximum, de C4 à C40. Puisqu'elle peut avoir 40 atomes de carbone au maximum, elle peut comprendre un plus grand éventail de molécules. Les atomes de carbone plus lourds, ceux qui sont supérieurs à C12, ou même de C12 à C40, restent dans le pétrole; environ 25 p. 100 de la masse du diluant est comprise dans ce genre de molécule.

Lorsqu'il y a des déversements, les molécules de C4 à C12, environ, s'évaporent rapidement, très rapidement, mais les molécules de C13 à C40 demeurent dans le pétrole. Cela produit un changement dans le bitume. Ce ne sera plus jamais vraiment le même produit. C'est autre chose. Une fois que ce type de condensat s'est évaporé, je crois qu'une façon de décrire le bitume serait de dire qu'il est un peu plus léger. Je l'ai déjà dit, mais le condensat CRW est le diluant utilisé dans le réseau de pipelines sous la responsabilité de l'Office national de l'énergie.

Il y a aussi un troisième type de diluant, le pétrole brut synthétique. Les plus petites molécules pour ce diluant comptent 12 atomes de carbone, C12, et vont jusqu'à C40. Cette huile légère un peu plus lourde est aussi appelée synbit. Le condensat, le diluant que j'ai mentionné avant celui-ci, est appelé dilbit. Quand on parle de dilbit, comme le dilbit qui s'est déversé à Kalamazoo, on parle de condensat CRW. Quand on utilise le terme synbit, on parle de pétrole brut synthétique. Puisque le pétrole brut synthétique est légèrement plus lourd, il restera en majeure partie dans le pétrole. Disons que le produit restera volatil pendant un long moment après un déversement.

Les choses peuvent s'embrouiller lorsque le public ou même l'industrie se mettent à parler du bitume dilué. On entend dire que l'abréviation pour le bitume dilué est dilbit, mais ce n'est pas le cas. On parle seulement de dilbit lorsque le condensat CRW est utilisé dans le réseau de pipelines. Lorsqu'il y a un déversement en

dilbit. It is very confusing but in reality that is what those are. On the technical and spill response behavior they have different impacts.

If you go to the next slide you see what happens when petroleum spills into water. This is a very simple diagram where if the oil like the diluted bitumen or conventional crude gets spilled on to water then they have a lower density than the water, freshwater and salt water, so they will float on the surface as shown in the diagram.

Then with time you can start having the oil mix into the water. For various reasons, which I will mention in a bit, it starts to mix into the water. As the oil mixes into the water and if there is sediment in the water — and most water has sediment in it — then it will pick up it up and the sediment gloms on to the oil droplet. That then makes it heavier or more dense than what it was to start with and that is what takes it to the bottom.

The oil is not sinking by itself there. It is actually because it picks up some sediment that makes it heavy. It becomes like a little rock and then it goes down. Once it gets down in the sediment then that is much harder to be cleaning up.

Of course this is an interesting area because at any given time you have about six variables that are going at the same time. You have things like biodegradation happening and photo-oxidation, these kinds of processes. Those also influence what the oil does.

Going to the next slide, what influences how much crude oil can be recovered? If you have water and weather conditions that rapidly move the oil away from the spill site — a flowing current, a big storm or any of these kinds of conditions — then it is harder to pick it up.

When you have the light hydrocarbons evaporating then they are gone in the air. I guess we can consider that a good thing. They go away and they go away in the wind. Then your recovery gets to be low because part of it is evaporated. That is one thing. Once you have evaporated those lighter hydrocarbons then what is left behind is more dense. Actually the concern is whether the part that is left behind is dense enough to now be a little bit heavier than the water and start to become submerged and have the waves go over the oil. That is kind of the question here.

With conventional crudes the density of the weathered oil is lower than what the diluted bitumens are, but from the samples we have studied so far they are still lower than what the freshwater is. We are finding that we have floating. Even after the weathering for our tests we were up to eight days still was floating.

Alberta, les gens se mettent à parler de dilbit. C'est très déroutant, mais c'est la terminologie exacte dans ce cas. Les différents diluants ont des impacts différents, autant sur le plan technique qu'en ce qui concerne la réaction aux déversements.

À la prochaine diapo, on voit ce qui arrive lorsque du pétrole se déverse dans l'eau. Le graphique est plutôt simple : si le pétrole — disons du bitume dilué ou du pétrole brut classique — se déverse dans l'eau, il va flotter à la surface, comme le voit ici, parce que sa densité est plus faible que celle de l'eau.

Avec le temps, le pétrole commence à se mélanger à l'eau. Pour diverses raisons que je vais expliquer un peu plus loin, il commence à se mélanger à l'eau. À mesure que le pétrole se mélange, les sédiments dans l'eau — et il y a presque toujours des sédiments dans l'eau — vont commencer à s'agglutiner autour des gouttes de pétrole. Le pétrole devient de plus en plus lourd et de plus en plus dense, ce qui le fait couler.

Ce n'est pas le pétrole lui-même qui coule. Ce sont les sédiments qui se sont incorporés au pétrole qui le rendent lourd. Le pétrole se transforme en une espèce de petite roche, puis il coule. Il est beaucoup plus difficile de nettoyer le déversement une fois qu'il a coulé à cause des sédiments.

C'est un problème intéressant, parce qu'il y a toujours environ six variables qui ont un effet en même temps, par exemple la biodegradation et la photooxydation, ce genre de processus, qui influencent aussi ce qui arrive au pétrole.

Passons à la prochaine diapo. Qu'est-ce qui influe sur la quantité de pétrole brut qui peut être récupérée? Si le mouvement de l'eau et les conditions météorologiques font que le pétrole se déplace rapidement loin du lieu du déversement — par exemple, à cause d'un courant marin, d'une grosse tempête ou de ce genre de condition —, il est plus difficile de le récupérer.

En ce qui concerne les hydrocarbures légers, ils s'évaporent dans l'air. J'imagine qu'on pourrait dit que c'est une bonne chose. Ils disparaissent, emportés par le vent. Le produit à récupérer est donc moindre, puisqu'une partie s'est évaporée. C'est un aspect du problème. Une fois que ces hydrocarbures légers sont évaporés, ce qui reste est plus dense. Le problème tient au fait qu'il est possible que le produit qui reste soit un peu plus dense que l'eau. Lorsque c'est le cas, les vagues font finir par le submerger. Il faut répondre à ce genre de questions lorsqu'on aborde ce problème.

Avec le pétrole brut classique, la densité de la nappe d'hydrocarbures altérés est plus faible qu'avec le bitume dilué. Il demeure, d'après les échantillons que nous avons étudiés, que la densité est toujours plus faible que celle de l'eau douce. Il en ressort donc que le produit flotte. Même après que nous l'avons altéré aux fins de notre étude, le produit flottait toujours après huit jours.

Something that people seem to not be too aware of or put in context is that when you have very light oil like conventional oil they talk about oil dispersion. If the oil has a very low viscosity — it is very fluid; it is floating there — but then some waves start and it becomes like cream into coffee kind of thing where the waves can start to mix the oil into the water. Once it goes into the water then you cannot recover it either because now it is not on the surface any more.

For instance, that is a well-known phenomenon for conventional crudes. The National Academy of Science report refers to that it is well documented on the California coast where the conventional crudes can mix in and disappear because they interact with the sediment. You can end up having very low recoveries of conventional crude because of that. The good news is that it disappears. The bad news is about half of it is still actually in the environment somewhere. It is just you do not see it. Finally, once it is mixing into the waves then it can sink. It truly sinks when it picks up the sediment and goes down.

Now we get to our test results. With our tank facility we have performed various kinds of experiments. At the AMOP technical seminar we presented two papers. In one we were doing tests to see what happens to the oil spill behaviour if we do a partial upgrading pretreatment on the bitumen to begin with. If you think analogy you can start with the bitumen as it is freshly produced and then at the other end is synthetic crude oil after it goes through a Syncrude or Suncor upgrader plant. We are testing what happens if we do steps along that way toward the synthetic crude oil and how that influences behaviour. That is one line of research we are doing.

Another one, which has been getting a lot of attention, is the tank tests where we actually wanted in a way to simulate the conditions that happened in Kalamazoo and we wanted to benchmark against the conventional crude. If the conventional crude had been there, how would it have behaved?

We started with the Cold Lake oil which was the major crude that was spilled in Kalamazoo. We also had the Western Canada Select which was the minor crude that was involved in Kalamazoo and then we had conventional crude.

When we went through these tests we had a tank which you are seeing a little bit of in the picture. That was about day 4 I believe when this picture was taken here with waves splashing over it. Basically because our tank is quite small the waves rapidly push it to the edge. This is like at a beach where it is constantly being beaten in the waves so the waves are throwing it up against our beach.

Un aspect que les gens ne semblent pas connaître ou comprendre en contexte est celui de la dispersion du pétrole, qui se produit lorsque le pétrole est très léger, comme c'est le cas du pétrole classique. Lorsque la viscosité du pétrole est très faible — lorsqu'il est très fluide, il flotte —, il peut lui arriver la même chose que de la crème dans du café : les vagues vont commencer à le mélanger à l'eau. Une fois que le pétrole est mélangé à l'eau, il est impossible de le récupérer, puisqu'il n'est plus à la surface.

C'est un phénomène bien connu avec le pétrole brut classique, par exemple. Le rapport de l'académie nationale des sciences des États-Unis aborde ce sujet; le phénomène a été bien documenté près des côtes de la Californie, où le pétrole brut classique s'est mélangé à l'eau et a disparu après avoir incorporé des sédiments. Au bout du compte, on se retrouve avec un taux très faible de récupération du pétrole brut classique à cause de cela. La bonne nouvelle, c'est que le produit disparaît. La mauvaise, c'est que, dans les faits, la moitié se trouve encore dans l'environnement, quelque part. Seulement, on ne peut plus le voir. Donc, une fois que le pétrole s'est mélangé à l'eau à cause des vagues, il peut couler, et il va vraiment couler dès qu'il accumulera des sédiments.

On en arrive maintenant aux résultats des tests que nous avons menés. Nous avons réalisé différentes expériences grâce à nos bassins. Au colloque technique du Programme AMOP, nous avons présenté deux études. Dans la première, nous avons étudié ce qui se passait avec un déversement d'hydrocarbures si le bitume avait d'abord subi un prétraitement de valorisation partielle. D'un point de vue analogue, il est possible de partir avec du bitume frais produit et se retrouver avec du pétrole brut synthétique à l'autre bout en le faisant passer par une usine de valorisation de Syncrude ou de Suncor. Nous avons fait des tests afin de voir ce qui se passait lorsque le produit était transformé en pétrole brut synthétique par étapes le long du transport, et comment cela influence la façon dont le pétrole se comporte. Voilà donc l'un de nos domaines de recherche.

Une autre étude que nous avons menée et qui semble beaucoup attirer l'attention, ce sont les tests que nous avons faits dans les bassins où nous avons simulé les conditions de Kalamazoo afin de comparer la situation à ce qui serait arrivé avec le pétrole brut classique. Si du pétrole brut classique s'était déversé, comment se serait-il comporté?

Nous avons commencé avec le pétrole provenant de Cold Lake, le principal pétrole brut qui s'est déversé à Kalamazoo. Nous avons également tenu compte du pétrole Western Canada Select qui s'est déversé, dans une moindre mesure, à Kalamazoo. Puis, nous avons notre pétrole brut classique.

Dans l'image, vous voyez une petite partie du bassin que nous avons utilisé pour nos tests. Je crois que la photo a été prise au quatrième jour, et vous pouvez y voir le mouvement des vagues. Puisque notre bassin est relativement petit, les vagues ont rapidement déplacé le pétrole sur les côtés. Il arrive la même chose près des plages, où le pétrole est constamment ramassé par les vagues et rejeté sur les plages.

What we were doing was two days of waves on, two days of waves off, two days on, two days off, and then we looked at what happened. The water and sediment we had were simulating if it had spilled in the North Saskatchewan River what it would have been.

If we go to the next slide, first of all we started with the usual kind of conditions that people test. The water temperature was around 15 degrees and we started with the Cold Lake, which is the diluted bitumen we chose. We found that it became more dense with time, as expected, but even at the end of the eight days it was still floating. When we picked it up the sand on the bottom was clean or the sediment on the bottom was clean. When we did our mass balance of what we recovered, taking into account what evaporated we got 100 per cent back. Within an error we got it back.

When we worked with the conventional crude by the time we finished the series there was nothing left on the surface. At that point we were quite surprised to see this because people have always been talking about how by inference if the bitumen is bad the conventional should be good. Good to me means you can recover it.

By the end of our tests it was all on the bottom. It was only once we emptied the water, collected the sediment in buckets, shook the buckets and tapped them and whatever, that with time the conventional crude came up and we collected it. The sample we actually analyzed we got off the bottom of our tank.

Looking at the literature it has been documented by Bedford Institute of Fisheries and Oceans in Halifax. They have done research where they have found that if you have very low viscosity oils they mix into the water and can interact with sediment more, compared to the heavier oils. This paper was actually done back in 2002.

At that point we figured we would have a clue of what was going on here. At Kalamazoo it was actually hotter than 15 degrees. From what I could find on the Web it was actually closer to about 22 to 25 degrees with very hot air temperatures because it was summer in Michigan.

We then repeated the tests with the Cold Lake at the warmer temperature. At that point we started to see as temperature goes up oils become less viscous. Basically we are taking it toward being like conventional crude.

With that we mixed some of the oil from the Cold Lake into the water and sediment, so both that and the Western Canada Select which was the other oil that was spilled in Kalamazoo we ended up seeing it was in the same kind of range. Basically we got about 15 per cent of the oil mixing into the sediment.

Nous avons procédé avec deux jours de vagues, puis deux jours sans vagues, suivis de deux autres jours avec vagues et finalement de deux autres jours sans vagues, puis nous avons observé le résultat. Nous avons pu simuler ce qui se serait passé avec l'eau et les sédiments s'il y avait eu un déversement dans la rivière Saskatchewan-Nord.

Passons à la prochaine diapositive. Nous avons d'abord utilisé les conditions habituelles pour ce genre d'études. La température de l'eau était d'environ 15 degrés, et nous avons commencé avec le produit de Cold Lake, du bitume dilué. Comme nous l'avions prévu, nous avons observé que le produit devient plus dense avec le temps, mais qu'il flottait toujours même après huit jours. Lorsque nous avons enlevé le bitume dilué, il n'y en avait pas de traces sur le sable — ou les sédiments — au fond. Lorsque nous avons pesé la masse de ce que nous avons récupéré, en excluant la partie qui s'était évaporée, nous avons constaté que nous avons récupéré 100 p. 100 du produit, selon une certaine marge d'erreur.

Quand nous avons refait le test avec le pétrole brut classique, il ne restait plus rien à la surface à la fin. Nous sommes restés surpris, parce que les gens n'arrêtent pas de dire que si le bitume est mauvais, alors, par référence, le pétrole classique devrait être bon. Selon moi, on peut dire que le produit est bon s'il est possible de le récupérer.

À la fin des tests que nous avons effectués, tout le produit avait coulé au fond. Pour récupérer le pétrole brut classique, il nous a fallu vider l'eau, ramasser les sédiments dans des seaux, puis secouer les seaux, frapper dessus, ce genre de choses, et attendre que le produit ressorte. L'échantillon que nous avons analysé a même été extrait du fond de notre réservoir.

L'Institut océanographique de Bedford de Pêches et Océans Canada à Halifax a déjà publié des études à ce sujet. Les chercheurs ont conclu que le pétrole à très faible viscosité se mélange davantage à l'eau et accumule plus de sédiments que le pétrole plus lourd. L'article a été publié en 2002.

Nous commençons donc à comprendre un peu mieux ce qui se passait. La température à Kalamazoo était supérieure à 15 degrés. D'après ce que j'ai pu voir sur Internet, la température était d'environ 22 à 25 degrés. De surcroît, la température de l'air était très chaude, puisque c'était l'été au Michigan.

Nous avons donc repris les tests que nous avons menés pour le pétrole de Cold Lake avec des températures plus chaudes. Nous avons constaté que le pétrole devient moins visqueux à mesure que la température augmente. Essentiellement, il devenait davantage comme le pétrole brut classique.

Nous avons donc mélangé un peu de pétrole de Cold Lake avec l'eau et les sédiments. Nous avons constaté que ce pétrole ainsi que le Western Canada Select — l'autre pétrole qui s'est déversé à Kalamazoo — ont réagi passablement de la même façon. Essentiellement, environ 15 p. 100 du pétrole s'est mélangé aux sédiments.

Our conclusions from all this first of all is that up to the eight or nine days until we finally collected it the diluted bitumen were floating and recoverable. We found at the lower temperature that none of it mixed in. It was all recovered off the surface other than evaporation. With the warmer temperature then we started to have some mixing in, but compared to the conventional crude if you have energy enough for it to mix into the water then it would have disappeared and been in the sediment.

The research is ongoing. We would like to try longer tests to see how long it would take if it ever does start to submerge, but usually in response situations they talk about nine days as being a time period where you can reasonably expect to be doing your recovery before weather or waves do something with it depending on the situation. We also have different types of oils that we are going to try. Certainly going into the future Canada has a lot of this thing called winter so we definitely want to be able to simulate situations when you have a freeze-thaw situation or winter kinds of conditions. We have developed facilities to be able to do those studies and going into the future we will look at that.

We are sharing this information with our colleagues in Environment and Climate Change Canada and Fisheries and Oceans so that they can get incorporated into models. I guess that about summarizes what I have.

The other half of the presentation talks about our program that was set up with the world-class tanker safety system and the kinds of research that we were doing and initiatives on that. I think that would be easy for you to understand and to read. That was the hard part and I am happy to take any questions.

Senator Black: You are a very good presenter, and it is always difficult to make complicated things simple. Now we are going to see whether I actually got it or not.

My specific concerns relate to let us presume we are fortunate enough to get Energy East approved either into New Brunswick or into Nova Scotia — we will leave that discussion aside — and/or Trans Mountain to Burnaby.

I have had an opportunity to visit the port authorities in both Prince Rupert and Vancouver and as well the Coast Guard and the harbour officials. They have left me with the impression that for oil spills there is some kind of product you can apply to the oil and it dissipates.

Ms. Dettman: That would be dispersants.

Senator Black: What is your view on dispersants? Do they work in your view?

D'abord et avant tout, notre conclusion générale est que le bitume dilué continue de flotter huit ou neuf jours après un déversement, et il est possible de le récupérer. Nous avons également observé qu'il n'y avait aucun mélange lorsque les températures sont basses. Sauf pour le produit qui s'est évaporé, tout a été récupéré à la surface de l'eau. Avec des températures plus chaudes, le produit commençait à se mélanger, et le pétrole brut classique se disperse dans l'eau et se mélange aux sédiments lorsqu'il y a assez d'énergie.

Nous continuons nos recherches. Nous aimerions mener des tests plus longs afin de voir combien de temps cela prendra avant que les produits soient submergés, ou si cela va même arriver, mais habituellement, lorsqu'il faut réagir à un problème, on s'attend normalement à ce que le produit soit récupéré dans les neuf jours avant que les vagues ou la température ne viennent compliquer les choses, selon les circonstances. Nous voulons aussi faire des tests avec différents types de pétrole. Vu la durée de cette chose qu'on appelle hiver, ici au Canada, nous allons certainement vouloir, dans l'avenir, simuler des situations de gel-dégel, ou au moins des conditions hivernales. Nous avons mis au point des installations qui nous permettront de mener ces études, ce que nous allons faire dans l'avenir.

Nous avons communiqué nos résultats à nos collègues d'Environnement et Changement climatique Canada et de Pêches et Océans afin qu'ils puissent les incorporer à leurs modèles. Je crois que cela résume tout ce que j'avais à dire.

L'autre partie de mon exposé traite du programme que nous avons élaboré dans le cadre du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes ainsi que les études que nous avons menées et les initiatives connexes. Je crois qu'il vous sera facile de lire et de comprendre cela. Nous avons terminé la partie difficile, et je serai heureuse de répondre à vos questions.

Le sénateur Black : Vous avez très bien présenté votre exposé. Il est toujours difficile de résumer simplement les choses compliquées. J'imagine que nous allons maintenant voir si j'ai bien compris ou non.

Mes préoccupations sont surtout liées à ce qui pourrait arriver si nous avons la chance de voir le projet Énergie Est approuvé, au Nouveau-Brunswick ou en Nouvelle-Écosse — mais mettons cette conversation de côté pour l'instant — ou le projet d'agrandissement de Trans Mountain à Burnaby, ou les deux.

J'ai eu l'occasion de rendre visite les autorités portuaires de Prince Rupert et de Vancouver ainsi qu'à la Garde côtière et aux responsables de l'administration portuaire. Il me semble avoir compris qu'il existe un produit que l'on peut utiliser pour disperser le pétrole en cas de déversement.

Mme Dettman : Un agent dispersant, oui.

Le sénateur Black : Quelle est votre opinion des dispersants? D'après vous, fonctionnent-ils?

Ms. Dettman: Dispersants, as you probably know, need to be approved for Canada. They have not been used in Canada yet, I guess is the way to put that. The idea of dispersants is more for the open ocean situation where you have a very sensitive coast and the oil is out there.

Senator Black: We have that in both those cases.

Ms. Dettman: Yes, exactly. Say a ship is offshore somewhere and it has spilled. That oil is heading toward the coast and there is a possibility that if you add the dispersant it disperses it or spreads it out and then it ends up going throughout the water and does not go to the coast.

On one hand you can say the coast and certainly the most vulnerable areas are right along the coastline with the kinds of creatures and animals and birds and activities that happen at the coast.

On the idea of dispersing they are finding in the Gulf that the oil is still there. The biggest use of the dispersants happened during the Gulf spill. They were pumping the dispersant into the oil to prevent it from getting to the surface but now they talk about there being like a bathtub ring around the Gulf in the water.

To me, that is a natural consequence of having done that because all crude oils start around C4 and go up to greater than C120 in terms of size of molecules. The most easily biodegraded hydrocarbons are up to about C15, so from 15 above they can be around a long time. Certain molecules in there could be biodegraded but the rest of it could be around for a long time. Given the fact you have dispersed it you now have all those hydrocarbons, sort of solution by dilution. It has disappeared but it would be there.

Senator Black: What is the concept then of putting a dispersant? Is it just to spread it out?

Ms. Dettman: To do exactly what it says. It is like adding soap to your dishwater. You are washing your dishes. You do not have any soap and you see the grease on the top. Then you add your detergent and you do not see it any more. You see bubbles.

Senator Black: It is still there but it is dispersed.

Ms. Dettman: It is still there. It is dispersed. The droplets are very small. The concept for those that have been doing research on this for quite a while — like DFO has been doing research on this for quite a while — is that as the oil breaks up and starts to mix in with the water you will have a certain size droplet because the oil itself does not like being in the water. It is like oil water; it wants out of the water.

Mme Dettman : Comme vous le savez probablement, les dispersants n'ont pas encore été approuvés pour utilisation au Canada. J'imagine qu'il serait plus approprié de dire qu'ils n'ont pas encore été utilisés au Canada. Les dispersants conviennent mieux aux déversements en haute mer ou lorsque le pétrole menace une côte très fragile.

Le sénateur Black : Voilà qui s'applique aux deux cas.

Mme Dettman : Oui, exactement. Disons qu'un bateau en haute mer cause un déversement. Le pétrole qui se répand se dirige vers la côte, vous pouvez utiliser un agent dispersant afin de disperser le pétrole ou de l'espacer afin qu'il reste dans l'eau et n'atteigne pas la côte.

D'un côté, vous pouvez ainsi préserver les côtes où se trouvent les régions les plus vulnérables, vu les créatures — animaux et oiseaux — qui y vivent et les activités qui s'y passent.

Malgré le recours à la dispersion, il a été constaté que le pétrole qui s'est déversé dans le golfe y est toujours. L'utilisation la plus importante d'agents dispersants a eu lieu en réaction aux déversements dans le golfe. L'agent dispersant a été pompé dans le pétrole pour l'empêcher d'atteindre la surface, mais maintenant, à ce qu'ils disent, on dirait qu'il y a un cerne de bain autour du golfe dans l'eau.

À mon avis, il s'agit d'une conséquence naturelle de ce qui a été fait; voyez-vous, le pétrole brut comprend au minimum quatre atomes de carbone, C4, et peut aller jusqu'à plus de C120. Les hydrocarbures qui sont les plus faciles à biodégrader ne dépassent pas environ C15, alors, avec plus de 15 atomes de carbone, cela peut prendre très longtemps. Il y a des molécules dans le produit qui pourraient être biodégradables, mais le reste ne va probablement pas se disperser avant longtemps. Puisqu'un agent de dispersion a été utilisé, tout ce qui reste, ce sont ces hydrocarbures. En quelque sorte, on obtient une solution par dilution. Même s'il est invisible, il est toujours là.

Le sénateur Black : Comment fonctionne un dispersant? Est-ce que c'est seulement une dilution?

Mme Dettman : Un agent dispersant fait exactement ce que ça dit. C'est comme lorsque vous ajoutez du savon à votre eau de vaisselle. Vous lavez votre vaisselle, vous n'avez pas de savon et vous voyez la graisse remonter à la surface. Puis, vous ajoutez du détergent et vous ne la voyez plus, vous voyez des bulles.

Le sénateur Black : Le problème est toujours là, même s'il est dispersé.

Mme Dettman : Il est toujours là, mais il est dispersé. Les gouttes sont très petites. Les gens qui mènent ce genre de recherches depuis longtemps — comme le ministère des Pêches et des Océans — on a constaté que lorsque le pétrole se dégrade et commence à se mélanger à l'eau, il va se former une goutte d'une certaine dimension, parce que le pétrole lui-même ne veut pas être dans l'eau. Il se comporte comme de l'huile dans l'eau, il veut en sortir.

It will be a certain size and the bacteria for the biodegradation like the water. They swim around in the water. They can only work on the oil at the oil water interface. If you have a big droplet you can have the bacteria on the outside this way and they can kind of chew away, but then you have the internal part of oil droplet that is untouched until it eventually gets smaller or breaks up.

To try to make it faster they make little droplets. That is the concept. Microbial digestion is a natural degradation process. You can also have the sun with photo-oxidation. Again it is smaller.

Senator Black: That would be a good process. Do you agree with that?

Ms. Dettman: For facilitating the biodegradation, yes.

Senator Black: When I meet with these folks, and I referred to the organizations, they say that the ability of the Canadian resources to clean up or deal with a potential oil spill in water would be as good as any in the world. It is the global standard. They are not saying the global standard is good enough but they are saying that we can do whatever science allows us to deal with oil and water. Do you agree with that?

Ms. Dettman: I would say that is true from going to these international meetings. Certainly the AMOP technical seminar has people from all over the world there so the techniques we are talking about are the same as techniques that others are talking about. The specific response things are not my expertise but just in how we are talking.

Senator Black: What is your hope as to what your research will result in? Is there a practical outcome to your research?

Ms. Dettman: We always think so.

Senator Black: I do not doubt there is. I am just wondering what it is.

Ms. Dettman: I guess it is information. For our facility because our expertise is actually coming from working with petroleum we are actually bringing expertise from the petroleum industry basically for totally quantifying all the oil that gets spilled, whereas before the environmental chemist per se would be looking at the molecules that are very important for toxicity. We actually can add to the picture what is happening with the rest of the oil.

For instance, when I am talking about what happens with the dispersant I talk about it differently than how others do because they are used to seeing it disappear, looking for toxicity markers and those kinds of things relevant to environmental chemistry.

Donc, vous avez une goutte d'une certaine dimension et les bactéries responsables de la biodégradation aiment l'eau. Elles se déplacent dans l'eau. Ces bactéries ne peuvent interagir qu'avec le pétrole qui touche à l'eau. Avec une grosse goutte, les bactéries à l'extérieur peuvent, dans une certaine mesure, la réduire petit à petit, mais la partie du centre de la goutte de pétrole demeure intacte, jusqu'à ce qu'elle devienne plus petite ou qu'elle se brise.

Afin d'accélérer le processus, on essaie de réduire la dimension des gouttes. Donc voilà l'idée sous-jacente. La digestion microbienne fait partie du processus de dégradation naturelle. Une autre possibilité est la photo-oxydation au soleil. Encore une fois, il faut que les gouttes soient petites.

Le sénateur Black : Il me semble que c'est une bonne technique. Êtes-vous d'accord?

Mme Dettman : Pour faciliter le processus de biodégradation, oui.

Le sénateur Black : Quand j'ai rencontré les représentants des organisations, ils ont dit que le Canada avait les ressources nécessaires pour nettoyer tout déversement de pétrole éventuel dans l'eau ou, au moins, pour réagir à la situation, que sa capacité à ce chapitre serait aussi bonne que dans n'importe quel autre pays du monde. Il y a une norme mondiale. On ne m'a pas dit que la norme mondiale était suffisante, mais on a mentionné que nous pouvions faire tout ce que la science nous permet relativement au pétrole et à l'eau. Êtes-vous d'accord?

Mme Dettman : D'après ce que j'ai vu aux congrès internationaux, je dirais que c'est vrai. Le colloque technique du Programme AMOP réunit des gens du monde entier, et les techniques utilisées sont à peu près les mêmes partout. Les détails précis des interventions ne font pas partie de mon champ d'expertise, mais c'est ce que j'ai retenu de mes discussions.

Le sénateur Black : Qu'espérez-vous pour votre recherche? Est-ce qu'il y a une application pratique à votre recherche?

Mme Dettman : Nous croyons toujours que c'est le cas.

Le sénateur Black : Je n'en doute pas. Je me demandais simplement si vous pouviez me dire lesquelles.

Mme Dettman : Je crois que notre objectif est de fournir de l'information. L'expertise dans nos installations provient, de fait, des expériences que nous avons menées sur le pétrole. Nous tirons notre expertise de l'industrie du pétrole, essentiellement en quantifiant tous les déversements qui ont lieu. Avant, les chimistes dans le domaine de l'environnement se contentaient de regarder les molécules qui étaient liées de façon importante à la toxicité. Nous arrivons à brosser un portrait plus complet de la situation en ajoutant ce qui se produit avec le reste du pétrole.

Par exemple, quand je parle de dispersants avec d'autres personnes, mon discours diffère de celui des autres, parce qu'ils sont habitués de voir le produit disparaître, puis de chercher des marqueurs de toxicité et ce genre de choses qui sont pertinentes pour la chimie environnementale.

For us, we are used to seeing where everything goes. Going forward it is very practical if you are trying to decide when is an end point for clean-up. If you dredge that area once is it safe? Do you have to dredge it five times? That is the practical application of what we are wanting to provide.

Senator Black: Thanks, Dr. Dettman. That was very helpful.

Senator Mercer: Dr. Dettman, thank you very much. As Senator Black said you are very good at explaining this. Sometimes I think we do not learn things at these meetings but we have learned a lot in the last half hour. Thank you for that.

I want to go back to your slide on page 2, which I guess is the first one. You talk about railbit transport in rail cars being less diluted than needed for pipeline. I assume, and you will correct me if I am wrong, that railbit would have been what was in the train at Lac-Mégantic in Quebec.

Ms. Dettman: No. At Lac-Mégantic it was Bakken crude. It was a different kind. It was a very light crude oil. Thank you for this question. It allows me to explain another technical aspect.

When you talk about light oil versus heavy oil what you are really talking about is how much gasoline is in that oil. That is the way to look at it. Crude oil can be described in the simplest terms as being a mixture of gasoline, diesel fuel, bunker B fuel and asphalt. Basically those products would cover all that size of C4 up to C120-plus molecules. So that is that.

When you have light crude like Bakken or conventional crude 30 per cent or 40 per cent or a significant portion of that crude oil is gasoline. Another 20 per cent is the diesel and then 30 per cent is the heaviest parts, compared to when you have a heavy oil it is half asphalt and maybe only 15 per cent of gasoline. That is what that is talking about. With conventional crude like the Bakken there is so much gasoline in it that all you need is a spark and it goes.

Senator Mercer: It would burn at a lower temperature than bitumen would.

Ms. Dettman: Because it has so much of gasoline and it is explosive. It depends but I mean they both have gasoline in them. They both could have an explosion point or whatever because they both have that C4 part. It is just that you have a much less of it compared to the conventional. That could egg it on more or make it go faster I guess. The heaviest parts do not burn as easily.

De notre côté, nous mettons l'accent sur là où les choses vont. Ce sera très pratique, dans l'avenir, si l'on veut déterminer où doit se terminer un nettoyage. Est-ce qu'il faut draguer un endroit une fois qu'on considère qu'il est sécuritaire? Est-ce qu'on le drague cinq fois? C'est ce genre d'applications pratiques que nous voulons fournir.

Le sénateur Black : Merci, madame Dettman. Tout cela est très utile.

Le sénateur Mercer : Madame Dettman, merci beaucoup. Pour reprendre ce que le sénateur Black a dit, vous avez très bien su expliquer la matière. Il m'arrive parfois de penser que nous n'apprenons rien pendant ces réunions, mais j'ai appris beaucoup de choses au cours de la dernière demi-heure. Je vous en remercie.

J'aimerais que nous revenions à la diapositive de la page 2, ou devrais-je dire la première vraie diapositive. Vous avez mentionné que le railbit transporté par wagon nécessite moins de diluant que le transport par oléoduc. Je suppose, et corrigez-moi si je me trompe, que le train de Lac-Mégantic, au Québec, transportait du railbit.

Mme Dettman : Non. Le train de Lac-Mégantic transportait du pétrole brut de la formation de Bakken. Ce n'est pas la même chose. Il s'agit de pétrole brut très léger. Je vous remercie d'avoir posé la question, cela va me permettre de vous expliquer un autre point technique.

Lorsqu'on parle de pétrole léger et de pétrole lourd, en réalité, ce dont il est question est la quantité d'essence dans le pétrole. Il faut envisager les choses de cette façon. En termes simples, le pétrole brut est un mélange d'essence, de carburant diesel, de combustible de soude B et de bitume. Essentiellement, on retrouve dans tous ces produits toutes les tailles de molécules, de C4 à C120 et plus. Donc, voilà pour ce point.

Le pétrole léger comme celui de la formation de Bakken ou le pétrole brut classique est composé à 30 ou à 40 p. 100, ou du moins dans une proportion importante, d'essence. Le diesel compte pour 20 p. 100. Les 30 p. 100 qui restent sont composés des matières les plus lourdes. Le pétrole lourd, par exemple, est composé à moitié de bitume et peut-être seulement de 15 p. 100 d'essence. Voilà l'essentiel de ce que je veux dire. Avec le pétrole brut classique comme celui de la formation de Bakken, il y a tellement d'essence qu'il ne suffit que d'une étincelle pour que tout s'embrase.

Le sénateur Mercer : Comparativement au bitume, il brûlerait à une température inférieure.

Mme Dettman : Parce qu'il contient tellement d'essence, une substance explosive. Il y a une différence, mais les deux contiennent de l'essence. Les deux peuvent avoir un point d'explosion quelconque, parce qu'ils ont tous deux cette matière composée de C4. C'est seulement que l'un en a beaucoup moins en comparaison du pétrole classique. Cela veut dire, j'imagine, qu'il est plus volatile ou qu'il pourrait s'embraser plus rapidement. Les substances plus lourdes ne brûlent pas aussi facilement.

Senator Mercer: I am trying to look at this from the point of view of selling to Canadians that I want a pipeline to be going through their backyards. I want to be able to tell them that bitumen going through those pipelines, which will have something added to it to facilitate it moving, is unlikely to result in a fire similar to Lac-Mégantic if there were a spill. I think that is really what Canadians want to know. Am I right in my assumption that it would be unlikely? If we were to get done what people want to do, if there was a spill when moving bitumen east or west from Alberta is it unlikely that it would ignite?

Ms. Dettman: I believe that is true, although if you have a lot of sparks around then it could burn but it would not explode. There would be that kind of thing.

Maybe I would say I will look into answering that because others have looked at that specific question. I could get back to you with it. That may be the best way to do it because I know that groups have specifically looked at that and what the terminology is.

Senator Mercer: Please do.

Ms. Dettman: I will give you a better answer.

Senator Unger: If I can pick up on this conversation the Bakken oil that exploded in Lac-Mégantic was highly flammable and because there was more gasoline in it, it burned hotter and was more of a big flame issue. If we compare that to crude, crude will burn but it does not explode the way the Bakken oil does.

Ms. Dettman: I guess I am working on exactly the right words to define that but that is absolutely true. Even if you have a fire with gasoline that is when it blows up and people get hurt by it. If they then use a diesel fuel they can just put it on and use that to start the barbecue. It is that kind of a flammability thing. I guess I am struggling to find the exact technical terms to say that but what you are describing is true.

Senator Unger: I thank you for your explanation because I think it makes it really clear or makes the difference clear. I was wondering about C4 to C8. It is not a diluent.

Ms. Dettman: That is natural gas condensate so they do call it a diluent.

Senator Unger: Because it evaporates fairly quickly can it not be used in more applications or is there specificity in which applications it can be used or not?

Ms. Dettman: Certainly like within Alberta when they want to move the oil to the gathering lines or the feeder lines it is convenient to use because it is so easy to get out. They can add it and when their crude oil is basically starting around the beginning at about C4 or C5 it is easy to come off and then they have their crude oil ready to use.

Le sénateur Mercer : J'essaie d'envisager la chose du point de vue de vendre aux Canadiens l'idée que je veux qu'un pipeline traverse leur cour. Je veux être en mesure de leur dire que c'est du bitume qui coule dans ces pipelines, qu'on y aura ajouté un produit pour faciliter son déplacement et qu'il est improbable que cela occasionne un incendie similaire à celui de Lac-Mégantic s'il y a un déversement. Selon moi, c'est ça, vraiment, que les Canadiens veulent savoir. Ai-je raison de dire que ce serait improbable? Si nous faisons ce que les gens veulent, s'il y avait un déversement au cours du transport de bitume vers l'est ou l'ouest à partir de l'Alberta, est-il improbable qu'il s'enflamme?

Mme Dettman : Je crois que c'est vrai; s'il y avait beaucoup d'étincelles autour du produit, il pourrait s'enflammer, mais il n'exploserait pas. C'est le genre de chose qui se produirait.

Je devrais peut-être me renseigner avant de répondre parce que d'autres ont examiné cette question en particulier. Je pourrais vous revenir avec l'information. C'est peut-être la meilleure manière d'y répondre parce que je sais que des groupes ont examiné précisément cette question et connaissent la terminologie.

Le sénateur Mercer : Veuillez le faire.

Mme Dettman : Je vais vous donner une meilleure réponse.

La sénatrice Unger : Si je peux me permettre d'intervenir, le pétrole de Bakken qui a explosé à Lac-Mégantic était hautement inflammable, et comme il contenait plus d'essence, il a brûlé à de plus hautes températures et a généré des flammes importantes. Si nous le comparons au pétrole, ce dernier brûlera, mais il n'explosera pas comme le fait le pétrole de Bakken.

Mme Dettman : Je suppose que je tente de trouver exactement les bons mots pour définir cela, mais c'est absolument vrai. Même si on a un incendie avec de l'essence, c'est lorsqu'il y a explosion et que des gens sont blessés. Si par contre les gens utilisent du carburant diesel, ils peuvent l'allumer et l'utiliser pour faire du barbecue. C'est ce genre d'inflammabilité. Je crois que j'ai de la difficulté à trouver les termes techniques exacts pour l'expliquer, mais ce que vous décrivez est vrai.

La sénatrice Unger : Je vous remercie de votre explication parce que je crois qu'elle illustre très bien la différence. Je m'interrogeais à propos des molécules C4 à C8. Ce n'est pas un diluant.

Mme Dettman : C'est un condensat de gaz naturel, alors on l'appelle effectivement un diluant.

La sénatrice Unger : Comme il s'évapore assez rapidement, peut-on l'utiliser à d'autres fins, ou a-t-il des applications bien précises?

Mme Dettman : Certainement, on peut penser à l'exemple de l'Alberta : lorsqu'on veut transporter du pétrole vers les conduites de collecte ou les conduites d'alimentation, il est pratique à utiliser parce qu'il est facile à retirer. Ils peuvent l'ajouter au pétrole brut et lorsque celui-ci commence à tourner autour de C4 ou C5, il est facile à retirer, et leur pétrole brut est prêt pour l'utilisation.

For instance, if you have the bitumen the initial boiling point of bitumen is around C12. If you have C4 to C8 it evaporates easily and you are left with bitumen. You do your next process because when you are going to the refinery you want to use it for the processes: start the distillation or start whatever processes in the refinery. You want to get rid of that diluent easily, so it is easy to remove it. It would be an advantage for it.

Senator Unger: But it cannot be used for like the next one, the dilbit C4 to C40.

Ms. Dettman: Is that a product of some sort?

Senator Unger: I am wondering if the diluent that evaporates quickly could not be used in more of these different heavy crude applications.

Ms. Dettman: I guess certainly there is a use for it. It becomes part of gasoline. Like gasoline is C4 up to about C12. They are in that range so it can be part of a product. It could be used.

I guess we need a lot of diluent, so there are mixed things about it. It is actually an advantage that we have light oil from the spill response. If we have those heavier components with the bitumen that helps to keep the density lower than that of water because the density of some bitumen is very close to that of water so it can be a little bit below or a little bit above.

If you have the heavier part of the CRW condensate there then that can help keep it just a little bit below from the spill response. I guess it is just in how much they need and the relative value of that. They probably do not have enough of it really. They would not have enough to be able to use just that in a diluent, but for a spill response it is actually better that it actually has that light oil rather than just the natural gas condensate.

Senator Unger: I have a comment and then a question. I just heard recently that exfoliating beads that are used in both men's and women's cosmetics like facial scrubs and that sort of thing are now being banned because those beads do not dissipate as quickly as had been thought.

Ms. Dettman: When they go into the water and the environment.

Senator Unger: Yes, you wash it down the sink and away it goes. Is there something that can be done about that? They are being banned. I was surprised that something as innocuous as a facial scrub after many years of use is now a bad thing.

Ms. Dettman: Everything is chemical from the chemist's perspective. The cosmetic industry makes use of a lot of oils and waters. I think they use vegetable oils usually but it just comes

Par exemple, si vous prenez le bitume, son point d'ébullition initial est environ C12. Si vous avez C4 à C8, il s'évapore facilement, et il vous reste le bitume. Vous passez à votre prochain processus, car lorsque vous allez à la raffinerie, vous voulez l'utiliser pour les processus : commencer la distillation ou un autre processus quelconque à la raffinerie. Vous voulez vous débarrasser facilement de ce diluant, alors il est facile de le retirer. Il comporte un avantage en ce sens.

La sénatrice Unger : Mais il ne peut pas être utilisé pour le prochain, le dilbit C4 au C40.

Mme Dettman : Est-ce une sorte de produit?

La sénatrice Unger : Je me demande si le diluant qui s'évapore rapidement ne pourrait pas être utilisé dans d'autres de ces applications différentes touchant le brut lourd.

Mme Dettman : Il a certainement une utilité, je suppose. Il s'intègre à l'essence. Comme l'essence est de C4 à environ C12. Ils sont dans cette fourchette, alors il peut faire partie d'un produit. Il peut être utilisé.

Je crois que nous avons besoin de beaucoup de diluant, alors il présente des inconvénients. C'est en réalité un avantage d'avoir du pétrole léger lorsqu'on intervient au moment d'un déversement. Si nous avons ces composants plus lourds avec le bitume qui aident à conserver une densité plus faible que celle de l'eau — parce que la densité de certains bitumes est très proche de celle de l'eau —, alors sa densité peut être un peu plus faible ou un peu plus forte.

Si vous avez la partie plus lourde du condensat CRW, alors cela peut aider à le conserver à un niveau inférieur au cours d'une intervention en cas de déversement. Je crois que cela tient à la quantité dont ils ont besoin et à la valeur relative de cela. Ils n'en ont probablement pas assez, vraiment. Ils n'en auraient pas assez pour être en mesure de l'utiliser seulement comme diluant, mais pour une intervention en cas de déversement, il est préférable que le produit comporte ce pétrole léger plutôt que seulement le condensat de gaz naturel.

La sénatrice Unger : J'ai un commentaire à faire, ensuite une question à poser. J'ai entendu récemment que les billes exfoliantes qui sont utilisées dans les cosmétiques pour hommes et pour femmes — comme les exfoliants pour le visage et ce genre de choses — sont maintenant interdites parce que ces billes ne se désintègrent pas aussi rapidement que l'on croyait.

Mme Dettman : Lorsqu'elles se retrouvent dans l'eau et l'environnement.

La sénatrice Unger : Oui, lorsqu'elles sont évacuées par l'évier. Peut-on faire quelque chose à cet égard? On est en train de les interdire. J'ai été surprise que quelque chose d'inoffensif comme un exfoliant facial utilisé pendant de nombreuses années soit maintenant une mauvaise chose.

Mme Dettman : Tout est chimique du point de vue d'un chimiste. L'industrie des cosmétiques utilise beaucoup d'huiles et d'eaux. Je crois qu'elle utilise habituellement des huiles végétales,

down to the basic chemistry. They would be little globs of oil and if they cannot be dissolved then they would be left over. Oil does not like to mix into the water and ends up becoming a problem, just like the plastics not breaking down because of the kinds of molecules they are.

Senator Mitchell: Thank you, Dr. Dettman. I am interested in knowing where the process of bacteria breaking down oil fits into all of this.

Ms. Dettman: Microbes are very opportunistic. Given that the oceans are full of ships and basically we are travelling the world the water is all connected. Ships spill a little bit of fuel here, a little fuel there. These things happen.

Bacteria will eat whatever they can to survive. There are whole classes of bacteria that have specifically evolved for eating petroleum products. We have natural seeps, I am told, in Hudson's Bay and down in the Gulf. The earth makes petroleum. They are part of the recycling that the earth does. We do not have any particular product accumulating and covering us, I guess is the way, so that is just part of those whole natural processes.

As soon as you are having a spill, whether it is a little bit of diesel in a dock in a port area from your motorboat or any of that, the bacteria would start to work on that. As I described, the oil goes in and does not mix in completely. It actually is little droplets. They act on the oil's surface. They are doing that for their life. That is what they are eating.

For the small molecules they can do that completely and they actually end up turning it into CO₂. It is part of that process. CO₂ then gets used by the trees and gets recycled into life again in that whole circle.

If the molecules are too big they start having certain kinds of structures that cannot work. Then they will sort of chew on them a little bit and spit them out. In a section of my research I spent 10 years looking at crude oils that have what is called a high total acid number from a refinery corrosion perspective. That is what is left over from the bacteria trying to chew on it and only getting partway down the molecule and then going, "I cannot eat this." Those molecules get left behind and that is how it works.

The sun of course can help with this because the sun can do what is called photo-oxidation. That actually can crack the larger molecules into smaller ones. Some of them will crack completely and go to CO₂, again part of the earth's cycle, or can crack it small enough that maybe now some bacteria can work on it.

mais cela revient à de la chimie de base. Il s'agirait de petites gouttes d'huile, et si elles ne peuvent pas être dissoutes, alors elles demeurent dans l'environnement. L'huile ne se mélange pas à l'eau et finit par devenir un problème, comme les plastiques qui ne se décomposent pas en raison du type de molécules qui les utilisent.

Le sénateur Mitchell : Merci, madame Dettman. J'aimerais savoir à quel moment le processus bactérien qui décompose l'huile entre en jeu.

Mme Dettman : Les microbes sont très opportunistes. Comme les océans sont remplis de navires et essentiellement que nous parcourons le monde entier, toutes les eaux sont reliées. Les navires déversent un peu de carburant ici et là. Ce sont des choses qui arrivent.

Les bactéries mangeront tout ce qu'elles peuvent trouver pour survivre. Il existe des catégories entières de bactéries qui ont précisément évolué pour manger des produits pétroliers. On observe des suintements naturels, il paraît, dans la baie d'Hudson et dans le golfe. La Terre fabrique du pétrole. Cela fait partie de son processus de recyclage. Nous n'avons pas de produits particuliers qui s'accumulent et qui nous couvrent — si je peux m'exprimer ainsi —, alors cela fait seulement partie de ces processus naturels.

Dès que vous avez un déversement, que ce soit une petite quantité de diesel de votre bateau à moteur ou de tout autre type d'embarcation près d'un quai d'une région portuaire, les bactéries se mettraient à l'œuvre. Comme je l'ai décrit, le pétrole se retrouve dans l'eau et ne s'y mélange pas complètement. C'est en réalité des gouttelettes. Elles agissent à la surface du pétrole. Elles font cela pour survivre. C'est ce qu'elles mangent.

Pour les petites molécules, elles peuvent tout absorber et le transformer en CO₂. Cela fait partie de ce processus. Le CO₂ est ensuite absorbé par les arbres et recyclé par les êtres vivants de nouveau dans le cadre de ce cycle.

Si les molécules sont trop grosses, certains types de structures commencent à avoir du mal à fonctionner. Elles vont en quelque prendre de petites bouchées et le recracher. Dans une partie de ma recherche, j'ai passé 10 ans à examiner des pétroles bruts qui ont ce qu'on appelle un indice d'acidité total élevé sous l'angle de la corrosion des installations de raffinerie. C'est ce qui reste après qu'une bactérie a tenté de consommer à petites bouchées la molécule sans toutefois y parvenir. Ces molécules demeurent dans l'environnement, et c'est comme ça que le processus se déroule.

Le soleil peut bien sûr aider ce processus, car il peut faire ce qu'on appelle la photooxydation. Celle-ci peut briser les molécules plus grosses en molécules plus petites. Certaines de ces molécules seront complètement brisées et produiront du CO₂, — ce qui, encore une fois, fait partie du cycle de la planète — ou peuvent se fractionner en éléments assez petits pour que — peut-être — des bactéries puissent s'y attaquer.

Mud, for instance, is full of humic and fulvic acids, which are big molecules with oxygen on them that are environmentally inert. Every two-year-old makes a lollipop and licks on mud at some point in their life. At some point the petroleum would end up being like the mud, but how much? Actually in our research we are trying to see how long. Is it after it is biodegraded? How much photo-oxidation do you need? Where is that end point? Our research is hoping to go toward that direction.

Senator Mitchell: Thank you. Science can be fun. I just want to clarify the point you were making about light crude which will sort of filter through the water. You do not think it is there but it really is and that is a bad thing if you are trying to get it out. Maybe it is heavy crude that actually begins to collect dirt and then that weighs it down, or do both crudes have that problem?

Ms. Dettman: This goes really into what our research is. People have known for a long time that the conventional crudes will disperse easily and the research around dispersant is to try to help it do what it tends to do anyway.

There are papers on how great it was that after three days this crude disappeared and the coast was saved, this kind of terminology and how wonderful that is. No oil really wants to be in that water and just as sediment is charged oil is not. There not a natural reason for them to really stick together. In the past people have not really talked about why that might be and our work is going toward trying to figure that out.

If the bacteria chew on that oil a bit they become more charged and now there is something for the sediment to stick to and then it can go down. That would make sense for why all these spills find the conventional crude at the bottom. When we had the Alaska North Slope it was at the bottom under the *Exxon Valdez*. At the Gulf they are finding it down below. Those mechanisms have not been well studied. That is another practical thing we are trying to figure out exactly. Yes, that is what happens.

The Deputy Chair: I have a few questions and some clarification to run by you. First of all synthetic crude oil, SCO, is that what we know by the acronym syncrude? Is that syncrude itself?

Ms. Dettman: There are various names for it. No, Syncrude is a company name.

The Deputy Chair: Yes, but syncrude is also an upgraded, refined product.

Ms. Dettman: It would be. Syncrude is synthetic crude if that is what it means. I have heard various names for it. Usually it goes up to C40 and they take the gasoline out, so basically it is the diesel plus the bunker fuel.

La boue, par exemple, est remplie d'acides humique et fulvique, qui sont de grosses molécules comportant de l'oxygène qui sont inertes dans l'environnement. Tout enfant de deux ans se fabrique un suçon et lèche de la boue un moment donné. Le pétrole finirait comme la boue, mais dans quelle mesure? Dans le cadre de notre recherche, nous tentons de déterminer combien de temps il faudrait. Est-ce après qu'il s'est biodégradé? Combien de photooxydation faut-il? Où est ce point final? Nous espérons que notre recherche répondra à ces questions.

Le sénateur Mitchell : Merci. La science peut être amusante. Je veux seulement préciser le point que vous faisiez concernant le brut léger qui se disperse en quelque sorte dans l'eau. Vous ne croyez pas qu'il s'y trouve, mais il y est vraiment, et c'est une mauvaise chose si vous tentez de le retirer. Peut-être est-ce le brut lourd qui s'agglutine aux sédiments et coule au fond, ou est-ce que les deux types de brut ont ce problème?

Mme Dettman : C'est vraiment sur quoi notre recherche porte. Les gens savent depuis longtemps que les bruts classiques se dispersent facilement, et le but de la recherche sur les produits dispersants est de l'aider à faire ce qu'il tend à faire de toute façon.

Il existe des articles disant à quel point il était formidable que, après trois jours, ce pétrole était disparu et que la côte était sauvée. C'est ce type de terminologie qu'on entendait, à quel point c'est fantastique. Aucun pétrole ne veut vraiment se retrouver dans cette eau, et, alors que les sédiments sont chargés, le pétrole ne l'est pas. Il n'ont pas de raison naturelle, vraiment, de rester ensemble. Par le passé, les gens n'ont pas vraiment parlé de la raison pour laquelle cela se produit, et notre travail vise à comprendre cela.

Si les bactéries mâchent ce pétrole un peu, elles deviennent plus chargées, et maintenant les sédiments peuvent s'accrocher à quelque chose, puis couler au fond. Cela expliquerait pourquoi on trouve le brut conventionnel au fond de l'océan après tous ces déversements. Lorsque nous avons eu le déversement de l'*Exxon Valdez* près du versant nord de l'Alaska, le pétrole s'est retrouvé au fond de l'océan, sous le navire. Dans le golfe, on l'a trouvé au fond. Ces mécanismes n'ont pas bien été étudiés. C'est un autre aspect pratique que nous essayons de bien comprendre. Oui, c'est ce qui se produit.

Le vice-président : J'ai quelques questions à vous poser et des clarifications à vous demander. Tout d'abord, au sujet du pétrole brut synthétique, ou PBS : est-ce le produit que nous connaissons sous le nom « syncrude »? Est-ce du syncrude?

Mme Dettman : Il existe divers termes pour ce pétrole. Non, Syncrude est le nom d'une société.

Le vice-président : Oui, mais syncrude est aussi un produit valorisé et raffiné.

Mme Dettman : Il le serait. Le syncrude est un brut synthétique, si c'est ce que cela signifie. J'ai entendu divers noms pour le désigner. Habituellement, il se rend jusqu'à C40, et ils en retirent l'essence, alors il s'agit essentiellement de diesel plus le combustible de soute.

The Deputy Chair: The bitumen that is going through the lines today, the stuff that is presently there, is it SCO? Exactly what is it? Is it diluent?

Ms. Dettman: There are lines that have SCO in them but for the bitumen, the synbit, if you have something that is called a synbit, then that has synthetic crude oil mixed with the bitumen.

The Deputy Chair: The stuff going to the U.S.

Ms. Dettman: There can be various things and that is why I have that page of explanations. If it is called a dilbit then it has a CRW condensate with it. If it is called a synbit then it has synthetic crude oil mixed with the bitumen. There can even be a dilsynbit. That is when it has some condensate and SCO, synthetic crude oil, with it.

There are also lines that have synthetic crude oil. In the end all these pipelines for the oil in Alberta have made these long-term agreements with refineries all around the U.S. It is like a shopping cart and they say we want so much of this one, so much of that one and so much of that one. Then the pipeline is like the highway in between. They put in their order and then it goes down.

Some like to have the synthetic crude oil. Some even like, in one of the pipelines, to actually have diluted bitumen go through. They will start with some gasoline, then have some diesel, then have some conventional crude, and then have some diluted bitumen and some crude. Basically it is batches going and then they get distributed at the end according to who bought what because the refineries are blending stations really.

The Deputy Chair: In terms of its viscosity and its properties how does dilbit or synbit compare to bunker C particularly in the water?

Ms. Dettman: Bunker C is a part of it so they are lighter. They are lighter. They float. Their density is lighter. Bunker C is a combination. When I talked about bunker being asphalt, like that is bunker C. Every crude oil has that. When you have the dilbit it has its portion of gasoline and diesel together with the bunker C.

The Deputy Chair: Dilbit and synbit are always lighter than bunker C.

Ms. Dettman: Yes.

The Deputy Chair: There is more refinement in them.

Ms. Dettman: It has gasoline and diesel in it as well while the bunker C does not have those components in it.

The Deputy Chair: In your studies and in your work you are familiar with the *Exxon Valdez* of course, but did you do any study of the Arrow when it went ashore in Chedabucto Bay in 1970 in Nova Scotia? We had two oil spills off the East Coast, the Arrow and the Kurdistan.

Le vice-président : Le bitume qui est transporté dans les conduites aujourd'hui, le produit qui s'y trouve actuellement, est-ce du PBS? Qu'est-ce que c'est exactement? Est-ce du diluant?

Mme Dettman : Il y a des conduites qui ont du PBS, mais quant au bitume, le synbit, si vous avez quelque chose appelé synbit, alors ce produit comprend du pétrole brut synthétique mélangé au bitume.

Le vice-président : Ce produit est envoyé aux États-Unis.

Mme Dettman : Il peut contenir diverses choses, et c'est pourquoi j'ai cette page d'explications. Si on l'appelle dilbit, alors il comporte un condensat CRW. Si on l'appelle synbit, alors c'est du bitume mélangé à du pétrole brut synthétique. Il peut même y avoir un dilsynbit, à savoir du condensat et du PBS, du pétrole brut synthétique, dans le produit.

Il y a aussi des conduites qui ont du pétrole brut synthétique. Au bout du compte, les exploitants de tous ces oléoducs en Alberta ont conclu des ententes à long terme avec des raffineries partout aux États-Unis. C'est comme un panier d'épicerie, ils disent : nous voulons tant de celui-ci, tant de celui-là et tant de cet autre. Alors, le pipeline est comme l'autoroute entre les deux. Le client passe une commande, et le produit est expédié.

Certains aiment avoir du pétrole brut synthétique. Il y en a même, dans d'autres pipelines, qui veulent essentiellement du bitume dilué. Ils commenceront avec de l'essence, ensuite du diesel, ensuite du brut conventionnel et puis du bitume dilué et du brut. Essentiellement, ce sont des mélanges qui sont distribués au bout en fonction de qui a acheté quoi, parce que les raffineries sont en réalité des postes de fluidification.

Le vice-président : Pour ce qui est de sa viscosité et de ses propriétés, comment le dilbit ou le synbit se comparent-ils au mazout C, particulièrement dans l'eau?

Mme Dettman : Le mazout C en fait partie, alors ils sont plus légers. Ils sont plus légers. Ils flottent. Leur densité est plus légère. Le mazout C est une combinaison. Lorsque j'ai parlé du mazout qui était comme du bitume, comme le mazout C. Tout pétrole brut en a. Lorsque vous avez du dilbit, il comporte une part d'essence et de diesel avec le mazout C.

Le vice-président : Le dilbit et le synbit sont toujours plus légers que le mazout C.

Mme Dettman : Oui.

Le vice-président : Ils ont davantage de raffinement.

Mme Dettman : Il comprend aussi de l'essence et du diesel alors que le mazout C n'a pas ces composants.

Le vice-président : Dans le cadre de vos recherches et de votre travail, vous connaissez bien le cas de l'*Exxon Valdez*, bien sûr, mais avez-vous étudié le déversement du pétrolier Arrow — près de la baie de Chedabucto, en Nouvelle-Écosse en 1970? Nous avons eu deux déversements pétroliers sur la côte Est, celui de l'Arrow et celui du Kurdistan.

Ms. Dettman: I actually tried to get samples from one site, and I am working on it, for what the weathered oil looks like now. I do not know a lot of examples of that. I think it was from the Arrow that they have left a site and are just seeing how it was weathering. At the meeting at AMOP, which was in Halifax this summer, they had a field trip to go to that site to get samples or to see that site, but it filled up within five minutes so I did not manage to go on that one.

The Deputy Chair: I think the understanding is that most of the damage that was done there, long-term damage or even medium-term damage, was done by the recovery effort.

Ms. Dettman: Yes.

The Deputy Chair: There were lobsters completely covered in oil that dispersed the oil in 24 hours, just threw it all off. Most of the damage was short term. What they did in the end was they plowed all of the beach and the wetlands and that created long-term damage.

Ms. Dettman: That is true and that is part of the discussion that goes on. I have heard of that in other places too. They go in and if they are trying to pick it up they are removing all the vegetation and stripping it out to get rid of the oil. Then they actually kill the ecosystem that was in there just by doing that.

With the work that we are doing, especially around the idea of determining what the whole oil is doing all the time and its relative toxicity, in certain situations could be just let time do it.

The Deputy Chair: I have just one more question. When it comes to moving this product the bitumen comes from the East Coast of Canada let's say. It comes from the East Coast of Canada. They put it in the water.

Ms. Dettman: It does not come just as bitumen though. It will always be diluted if it is coming by pipeline.

The Deputy Chair: It will always be diluted if it is going through the pipeline. Can I make this assumption: The more refined it is or the more it is mixed with gasoline and other things to help drive it through the pipeline, the lower the carbon footprint in terms of moving this product?

Ms. Dettman: Right about now I am believing that there are various factors so the concern has been on how much you recover. We have had two spills with diluted bitumen. One was at Burrard and the other one at Kalamazoo. In both cases they had actually very high recovery. Even at Kalamazoo the final numbers on that is that 74 per cent of it was recovered off the surface and about 24 per cent they got out of dredging and dredging for what they recovered.

Mme Dettman : De fait, j'ai essayé d'obtenir des échantillons d'un site — et j'y travaille encore — pour voir à quoi ressemble maintenant le pétrole altéré. Je n'en connais pas beaucoup d'exemples. Je crois que c'est dans le cas de l'Arrow qu'ils n'ont pas touché au site et voient maintenant la façon dont le pétrole a été altéré. À la réunion de l'AMOP, qui s'est tenue à Halifax cet été, ils ont fait une visite sur le terrain pour voir ce site et recueillir des échantillons, mais je n'ai pas pu y aller, car c'était complet en l'espace de cinq minutes.

Le vice-président : Je crois comprendre que la plupart des dommages causés à cet endroit, des dommages à long terme ou même à moyen terme, ont été causés par les efforts de récupération.

Mme Dettman : Oui.

Le vice-président : Il y avait des homards complètement couverts de pétrole qui ont dispersé celui-ci un peu partout en 24 heures. La plupart des dommages étaient à court terme. Ce qu'ils ont fait au bout du compte c'était d'enlever tout le sol de la plage et des terres humides et de causer des dommages à long terme.

Mme Dettman : C'est vrai, et cela fait partie de la discussion continue. J'ai entendu que cela s'était aussi produit à d'autres endroits. Ils se rendent sur les lieux et s'ils tentent de récupérer le pétrole, ils arrachent toute la végétation pour le retirer. Essentiellement, ils tuent l'écosystème qui s'y trouvait juste en agissant ainsi.

Avec le travail que nous faisons, particulièrement pour ce qui est de déterminer ce que le pétrole fait en tout temps et d'établir sa toxicité relative... Dans certaines situations, on pourrait seulement laisser le temps faire son œuvre.

Le vice-président : J'ai seulement une autre question. Quand vient le temps de transporter ce produit... Disons que le bitume vient de la côte Est du Canada. Il vient de la côte Est du Canada. Ils le déversent dans l'eau.

Mme Dettman : Cependant, il ne s'agit pas seulement de bitume. Il sera toujours dilué s'il est transporté par pipeline.

Le vice-président : Il sera toujours dilué s'il est transporté par pipeline. Ai-je raison de supposer que plus il est raffiné ou plus il est mélangé avec de l'essence et d'autres choses pour faciliter son transport par pipeline, plus faible est l'empreinte carbone pour ce qui est de transporter ce produit?

Mme Dettman : En ce moment, je crois qu'il existe divers facteurs, alors la préoccupation tient à la quantité qu'on récupère. Nous avons eu deux déversements de bitume dilué. Un s'est produit à Burrard, et l'autre, à Kalamazoo. Dans les deux cas, on a eu en fait de forts taux de récupération. Même à Kalamazoo, les derniers chiffres relatifs au déversement sont que 74 p. 100 du bitume a été récupéré à la surface et environ 24 p. 100 ont été récupérés en effectuant à répétition des travaux de dragage.

With their numbers for recovery they are saying that they have 140 per cent recovery according to what was spilled, showing that they are having issues with judging how much was spilled. In that case no fish died, in that study, and they really spent a lot of money in recovering because there were so many people there and everybody wanted to say, "There's a spot, there's a spot" so you have to pick it up.

That is one thing. You can respond. If you start having the conventional crudes then they disappear but they have much more gasoline. When you have the gasoline that is where you start having the BTX issues, immediate acute toxicity issues and flammability issues.

With the diluent in Kalamazoo people were in the area but it did not burst into flames. If you had had conventional crude with big gasoline content that would have had a higher possibility of somebody tossing a cigarette in it and the thing taking off.

There is a toxicity aspect to it that is worse. It would disappear but it would be spread through and could be in the sediment just even more than what the diluted bitumen was because it disappears and mixes in with the sediment and then you cannot really get it out of the sediment. That lighter component could actually have higher PAHs, which have longer toxicity.

I am kind of talking here because there are various aspects of it. It depends on what you are looking at. If you see it, it is ugly but you can pick it up. That could have less effect. No fish died at Kalamazoo but at Pine River where they say they got high recoveries from they are talking about thousands of fish dying for years from the fact that conventional crude had spilled into the water. That had a longer term effect. It is lighter because it is conventional crude but it had that higher toxic effect.

If you get to products that have synthetic crude oil which is lighter and goes up to C40 without having the larger molecules in it, that would be a very concentrated version of having possibly the PAHs and toxicity.

You may not see it. It may move along but could have a higher toxicity impact. Petroleum is not good for us in general. It is just depending on what it is, where it is, and what kinds of issues there would be.

The Deputy Chair: Have you done any study or any work on exposed waterway bottoms? I go back to the Bay of Fundy. When that tidal bore goes out you have square miles of exposed bottom. It is exposed for 12 hours yet it can be covered by 20 feet of water in the next 12 hours, and then 30 feet of water and 40 feet of water. It is a huge tide. Dispersants would not seem to be too practical.

Ms. Dettman: No, no.

Leurs chiffres de récupération font état d'un taux de récupération de 140 p. 100 par rapport à ce qui a été déversé, montrant ainsi qu'ils ont du mal à évaluer la quantité déversée. Dans ce cas, aucun poisson n'est mort, selon cette étude, et ils ont en réalité dépensé beaucoup d'argent en travaux de récupération parce que nombre de gens vivent dans cette région et tout le monde voulait dire : « Il y a une tache, il y a une tache », alors il faut la nettoyer.

C'est une chose. On peut réagir. Si on commence à avoir des bruts conventionnels, alors ils disparaissent, mais ils contiennent beaucoup plus d'essence. Lorsqu'on a de l'essence, c'est là qu'on commence à éprouver des problèmes de toxines botuliniques, des problèmes immédiats de toxicité aiguë et des problèmes d'inflammabilité.

Avec le diluant du déversement de Kalamazoo, il y avait des gens dans le secteur, mais il ne s'est pas enflammé. Si on avait eu du brut conventionnel avec une quantité importante d'essence, on aurait couru un plus grand risque de voir le tout s'enflammer à cause d'une cigarette allumée jetée à l'eau.

Il y a un aspect de toxicité du produit qui est pire. Il disparaîtrait, mais il serait dispersé et pourrait se trouver dans les sédiments encore davantage même que le bitume dilué, parce qu'il disparaît et se mélange avec les sédiments, et on ne peut pas vraiment le séparer des sédiments. Ce composant plus léger pourrait essentiellement comporter davantage de HAP, qui ont une toxicité plus longue.

Je parle ici en quelque sorte du fait qu'il y a divers aspects à envisager. Cela dépend de ce qu'on examine. Si on peut le voir, c'est laid, mais on peut le récupérer. Cela pourrait avoir moins d'effets. Aucun poisson n'est mort à Kalamazoo, mais à Pine River, où l'on prétend avoir obtenu un taux de récupération élevé, on parle de milliers de poissons qui mourront pendant des années du fait que du brut conventionnel a été déversé dans l'eau. Cela aura un effet à plus long terme. Il est plus léger parce qu'il s'agit de brut conventionnel, mais il avait cet effet toxique plus élevé.

Si on passe aux produits qui ont du pétrole brut synthétique qui est plus léger et va jusqu'à C40 sans avoir de grosses molécules, il s'agirait d'une version très concentrée qui aurait possiblement des HAP et de la toxicité.

On ne le voit peut-être pas. Il pourrait se disperser, mais pourrait avoir un impact de toxicité plus élevé. Le pétrole est mauvais pour nous en général. Il faut déterminer de quoi il s'agit, où le produit se trouve et quels types de problèmes seraient causés.

Le vice-président : Avez-vous fait des études ou mené des travaux sur les fonds de cours d'eau exposés? Je reviens à la baie de Fundy. Lorsque ce mascaret se retire, on a des milles carrés de fond exposé. Il est exposé pendant 12 heures, mais il peut être couvert de 20 pieds d'eau dans les 12 prochaines heures, puis de 30 et puis de 40 pieds d'eau. C'est une immense marée. Les produits dispersants ne sembleraient pas être trop commodes.

Mme Dettman : Non, non.

The Deputy Chair: It would not seem to be very practical in that environment where half the time there is no water. All that oil would go to the bottom or a lot of it would. What would happen in a situation like that?

Ms. Dettman: Any oil would end up being on the bottom and probably stay at the bottom. I believe that was even what happened at Lac-Mégantic. The water went out. They had control of that. It went down and stuck to everything and then when it came back it was on the bottom. Basically they went and they were cleaning under the rocks kind of thing for clean-up on that.

Senator Unger: You mentioned that as you complete your research you are sharing it with many different government agencies. I am just wondering how well it is being received. This is extremely interesting.

I know a lot of people are concerned about an oil spill in water. How is it being received and how can you publicize your findings so that the general public is more aware of first of all your work and secondly of the different impacts?

Ms. Dettman: I have to say that since this presentation in June it has been very, very busy doing exactly that kind of thing. Bloomberg wanted an interview and I gave an interview to them in June. Then that article came out and since then I have had many emails to me because if they put my name in they can find it. I have had many emails and interviews are being lined up, even continuing. This is not a usual thing when you are a scientist. Usually you do research and nobody cares but this has been very active that way.

Certainly I gave the presentations at AMOP. Those papers are available. I believe that it is being publicized. I will not say exactly what is coming, but there are ongoing interviews. I guess at some point, though, I have to be able to go back and do some more work. I have my group. It is very difficult to be out talking all the time. We have to actually do the research.

Anyway I guess that is a thing. I am certainly responding to any requests. I have gone to specific meetings where I have given Petroleum 101 courses to even First Nations people or whoever was asking. I have worked with whoever has asked whether environmental groups or industry.

As I describe at this sort of event I have got this information and I talk to who needs to know and who wants to know as much as I can because in the end I am supposed to go and do some work too. It is a balance.

The Deputy Chair: Dr. Dettman, thank you for your presentation this morning.

Honourable senators, this concludes the morning session of our hearings.

(The committee adjourned.)

Le vice-président : Il semble qu'ils ne seraient pas très pratiques dans cet environnement où il n'y a pas d'eau la moitié du temps. Tout ce pétrole, ou de grandes quantités de celui-ci, irait au fond. Que se passerait-il dans une situation pareille?

Mme Dettman : Le pétrole finirait au fond et y demeurerait probablement. Je crois que c'est même ce qui est arrivé à Lac-Mégantic. L'eau s'est retirée. Ils avaient le contrôle de cela. L'eau a baissé, le pétrole est demeuré au fond et lorsque l'eau est remontée, il est demeuré au fond. Essentiellement, ils sont allés nettoyer les roches, en quelque sorte.

La sénatrice Unger : Vous avez mentionné qu'à mesure que vous terminez votre recherche, vous la transmettez à de nombreux organismes gouvernementaux. Je me demande dans quelle mesure elle est bien accueillie. C'est extrêmement intéressant.

Je connais beaucoup de gens qui craignent les déversements pétroliers dans l'eau. Comment votre étude est-elle reçue, et comment pouvez-vous publiciser vos conclusions pour que le public ait davantage conscience, d'abord de votre travail, puis des différents impacts?

Mme Dettman : Je dois dire que depuis sa présentation en juin, j'ai été très, très, occupée à faire exactement ce genre de choses. Bloomberg voulait une entrevue, et je m'y suis prêtée en juin. Cet article a ensuite été publié, et j'ai depuis reçu nombre de courriels parce que mon nom y figurait. J'ai reçu de nombreux courriels, et les demandes d'entrevue continuent d'affluer. C'est une chose inhabituelle pour un scientifique. Habituellement, on fait son travail, et tout le monde s'en fout, mais cet article a suscité beaucoup d'intérêt.

J'ai certainement soumis l'information à l'AMOP. Ces articles sont disponibles. Je crois qu'ils sont publicisés. Je ne dirai pas exactement ce qui s'en vient, mais je continue d'accorder des entrevues. J'imagine qu'à un moment donné, cependant, je pourrai retourner au travail et poursuivre mes recherches. J'ai mon groupe. Il est très difficile de faire de la promotion tout le temps. Nous devons faire le travail de recherche.

En tout cas, j'imagine que c'est une qui intéresse les gens. Je réponds certainement à toute demande. J'ai assisté à des réunions particulières où j'ai donné des cours de pétrole 101, même à des gens des Premières Nations ou à quiconque le demandait. J'ai travaillé avec les gens qui le demandaient, qu'il s'agisse de groupes environnementaux ou de l'industrie pétrolière.

Comme je le dis à l'occasion de ce type d'événement, j'ai cette information et je parle — autant que je peux — à quiconque veut savoir parce qu'au bout du compte, je suis censée aussi faire de la recherche. Il faut chercher l'équilibre.

Le vice-président : Madame Dettman, merci pour votre exposé ce matin.

Chers collègues, cela conclut la séance de ce matin.

(La séance est levée.)

EDMONTON, Monday, September 19, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:31 p.m. to study the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Honourable senators, this afternoon the committee is continuing a study of the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada.

I would like to introduce our first panel from the Capital Region Board, Malcolm Bruce, the Chief Executive Officer, and Neal Sarnecki, the Regional Project Manager.

I would ask you both to begin your presentations, and then afterwards, the senators will have questions.

Malcolm Bruce, Chief Executive Officer, Capital Regional Board: Good afternoon. I am Malcolm Bruce, as mentioned, the Chief Executive Officer for the Capital Region Board.

On behalf of the Capital Region Board I would like to thank you for the opportunity to speak with you today on this very important matter.

Before I begin perhaps some background would be helpful. The Capital Region Board is defined as a growth management board responsible for regional level planning and collaboration within the Edmonton Metropolitan Region. The region consists of 24 municipalities that include the City of Edmonton; five counties, one of which is a specialized municipality; and 18 cities, towns and villages that are within the confines of those counties. We are now 1.2 million strong with 725,000 jobs in the region. That represents approximately 30 per cent of the provincial GDP.

The board itself consists of 24 members represented mostly by the mayors of each municipality within the region. The board's mandate is to prepare the region for responsible growth and continuing prosperity.

Current projections indicate that in 30 years' time by 2044 the population will nearly double to 2.2 million people with 1.2 million jobs, essentially becoming the same size as metro Vancouver today. Decisions, as you know, that we make today will determine our outcomes of tomorrow.

EDMONTON, le lundi 19 septembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 31, afin d'étudier l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, cet après-midi, le comité poursuit une étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Je voudrais vous présenter notre premier groupe de témoins : Malcolm Bruce, chef de la direction, et Neal Sarnecki, gestionnaire de projets régionaux, du Capital Region Board.

Je vous demanderais à tous deux de commencer vos déclarations; par la suite, les sénateurs auront des questions à vous poser.

Malcolm Bruce, chef de la direction, Capital Regional Board : Bonjour, je m'appelle Malcolm Bruce — comme cela a été mentionné —, et je suis le chef de la direction du Capital Region Board.

Au nom du Capital Region Board, je voudrais vous remercier de me donner la possibilité de discuter avec vous aujourd'hui de cette question très importante.

Avant de commencer, il serait peut-être utile de présenter certaines données contextuelles. Le Capital Region Board est défini comme un conseil de gestion de la croissance responsable de la planification à l'échelon régional et de la collaboration à l'intérieur de la région métropolitaine d'Edmonton. La région est composée de 24 municipalités qui comprennent la Ville d'Edmonton, de cinq comtés, dont l'un est une municipalité spécialisée, et de 18 villes et villages qui sont situés à l'intérieur de ces comtés. Nous comptons maintenant une population de 1,2 million de personnes occupant 725 000 emplois dans la région. Cela représente environ 30 p. 100 du PIB provincial.

Le conseil, en soi, est composé de 24 membres représentés principalement par les maires de chaque municipalité de la région. Il a pour mandat de préparer la région à une croissance responsable et à une prospérité continue.

Les prévisions actuelles indiquent que, dans 30 ans — d'ici 2044 —, la population aura presque doublé pour s'établir à 2,2 millions de personnes occupant 1,2 million d'emplois. Essentiellement, la région aura alors la même taille que le Vancouver métropolitain d'aujourd'hui. Comme vous le savez, les décisions que nous prenons aujourd'hui détermineront nos résultats de demain.

This region is the hub for the largest petrochemical cluster in Canada. This is a key economic and growth driver, not just for the region and the province but for the country.

I am here today to share the relevant conclusions of a report recently released by the board entitled the *Energy Corridors Master Plan*. It is a unique and foundational document for the Edmonton Metropolitan Region.

At its core the report recognizes the significant downstream activities that our region provides. More importantly it says coordinated planning of pipelines, particularly in the Edmonton metropolitan region, is the key to value-added opportunities and coordinated planning of pipelines means opportunities for more clustering and local upgrading that would benefit both regional and national economies.

Clustering means efficiencies. Local upgrading and refining mean local job creation, wealth generation, industry diversification and contribution to the national economy. Pipelines are key enablers in this aspect.

I would also like to answer three questions about why this plan was commissioned, how it is relevant to this committee's study of a national crude oil transportation strategy and the role of leadership in creating a national strategy.

Question 1, why the Capital Region Board commissioned the *Energy Corridors Master Plan*. In its land use planning capacity the board has been increasingly interested in pipelines as a critical component of the energy supply chain. There is a map in your package and I will speak just briefly to it as a point of reference.

We have learned that Alberta alone has about half of the country's pipeline network and we have learned that the highest concentration of those pipelines is in the metropolitan region, as you can see from your map when you focus on where Edmonton is.

Of particular interest we learned about the increasing constraints in the region that are jeopardizing important growth in the critical northeast industrial heartlands. As mentioned, the largest petrochemical cluster activity in Canada is found in Alberta's Industrial Heartland, including the newest refinery in North America, the North West Refinery Project.

We have learned that without a pipeline strategy and policy framework the northeast of the region would be completely clogged in just a few more years and essentially without an

Cette région est le centre de la première grappe pétrochimique en importance au Canada. Il s'agit d'un facteur clé d'économie et de croissance, non seulement pour la région et la province, mais aussi pour le pays.

Je suis là aujourd'hui pour communiquer les conclusions pertinentes d'un rapport récemment publié par le conseil, qui s'intitule *Energy Corridors Master Plan*. Il s'agit d'un document unique et fondamental pour la région métropolitaine d'Edmonton.

Au cœur du rapport, on reconnaît l'importance des activités en aval que fournit notre région. Fait plus important : il indique que la planification coordonnée des oléoducs, plus particulièrement dans la région métropolitaine d'Edmonton, est la clé des occasions à valeur ajoutée et que la planification coordonnée des oléoducs signifie des possibilités de multiplication des regroupements et de valorisation locales qui profiteraient aux économies régionale et nationale.

Le regroupement suppose des gains en efficacité. La valorisation et le raffinage locaux supposent la création d'emplois sur place, la génération de richesse, une diversification de l'industrie et une contribution à l'économie nationale. Les oléoducs sont des outils clés à cet égard.

Je voudrais également répondre à trois questions au sujet de la raison pour laquelle ce plan a été commandé, en quoi il est pertinent par rapport à l'étude du comité portant sur une stratégie nationale de transport du pétrole brut et sur le rôle de leadership lié à la création d'une stratégie nationale.

Première question : pourquoi le Capital Region Board a-t-il commandé le rapport *Energy Corridors Master Plan*? En sa qualité de planificateur de l'utilisation des terres, le conseil s'intéresse de plus en plus aux oléoducs en tant que composante essentielle de la chaîne d'approvisionnement en énergie. Votre trousse contient une carte, et je vais simplement l'aborder brièvement en tant que point de référence.

Nous avons appris qu'à elle seule, l'Alberta possédait environ la moitié du réseau d'oléoducs du pays, et nous avons appris que la plus forte concentration de ces oléoducs se situe dans la région métropolitaine, comme vous pouvez le voir sur votre carte, si vous regardez où se trouve Edmonton.

Fait particulièrement intéressant : nous avons appris l'existence de contraintes croissantes dans la région qui mettent en péril la croissance importante des centres industriels cruciaux du nord-est. Comme je l'ai mentionné, l'activité de grappe pétrochimique la plus importante au Canada se trouve dans le centre industriel de l'Alberta, y compris la raffinerie la plus récente de l'Amérique du Nord, soit le projet de raffinerie North West.

Nous avons appris que, sans stratégie relative aux oléoducs et sans cadre stratégique, le nord-ouest de la région allait être congestionné pas plus tard que dans quelques années et,

efficient means to grow and place more pipelines. In a very short period of time our resources would then bypass that heartland area and flow out of this country for market upgrading elsewhere.

The strategy within the *Energy Corridors Master Plan* emphasizes the coordination of energy corridors being the best way to ensure efficiency and sustainability, to keep business here and to also keep more of the valuable downstream enhancements in this region.

In short, by establishing and protecting regional energy corridors future prosperity and sustainability can go hand in hand, contributing to both local and national economies.

We are promoting this at a difficult time when the politics of energy and pipelines in particular is under attack. A case in point is the Capital Region Board recently voted to support both the Energy East and Northern Gateway pipelines that are under review.

Additionally Transportation Minister Garneau is currently in the process of contemplating a marine tanker ban on British Columbia's North Coast, which would have significant consequences for the projects like Northern Gateway. This ban would severely impede Alberta's ability to diversify our economy or our markets for our product. My colleague here coined a phrase which we have recently sent to the minister, "It is our coastline too."

Question 2, how does the plan support a national strategy to facilitate transport of crude? Pipelines are another form of nation-building like the rails, the roads and information networks. It is noteworthy that both rail and roads were not without their controversy as well when they were being built.

Consider these facts. More than two-thirds of Canada's energy demand is met by natural gas or products made from crude oil. Currently 3 million barrels of crude oil is being transported by transmission pipelines in Canada every single day. That is equivalent to 4,200 rail cars, which would create a single train that is 75 kilometres in length.

The current difficulty in moving crude oil is jeopardizing important growth through market expansion. In the big picture the ultimate risk of indecision and/or inaction on the development of a strategy to facilitate transport of crude oil is to accept a lesser position on the economic world stage, and that risk is much greater than the perceived risks of pipeline development to our quality of life and the prosperity that we enjoy in Canada.

essentiellement, sans un moyen efficace de croître et d'installer davantage d'oléoducs. En une très courte période, nos ressources contourneraient alors cette région et couleraient vers l'extérieur du pays à des fins de valorisation du marché ailleurs.

La stratégie contenue dans le rapport *Energy Corridors Master Plan* met l'accent sur la coordination des couloirs de transport de l'énergie comme étant la meilleure façon d'assurer l'efficacité et la durabilité, de garder l'activité commerciale ici ainsi que de garder un plus grand nombre de précieuses améliorations en aval dans la région.

En bref, si nous établissons des couloirs régionaux de transport de l'énergie et que nous les protégeons, dans l'avenir, la prospérité et la durabilité pourront aller de pair, ce qui contribuera aux économies locales et nationales.

Nous faisons la promotion de cette industrie à un moment difficile, quand les politiques relatives à l'énergie et aux pipelines, en particulier, sont remises en question. Un exemple typique, c'est le Capital Region Board qui a récemment voté en faveur des oléoducs d'Énergie Est et du Northern Gateway, qui sont à l'étude.

De plus, le ministre des Transports, M. Garneau, est en train d'envisager une interdiction des navires-citernes sur la côte Nord de la Colombie-Britannique, ce qui aurait des conséquences importantes pour des projets comme le Northern Gateway. Cette interdiction nuirait gravement à la capacité de l'Alberta de diversifier son économie ou ses marchés pour son produit. Mon collègue ici présent est à l'origine d'une expression que nous avons récemment envoyée au ministre : « Ce littoral est à nous aussi. »

Deuxième question : comment le plan appuie-t-il une stratégie nationale pour faciliter le transport du pétrole brut? Les oléoducs sont une autre forme d'édification d'un pays, comme les chemins de fer, les routes et les réseaux d'information. Il vaut la peine de souligner que les routes et les chemins de fer n'ont pas été sans controverse, eux aussi, quand ils ont été construits.

Tenez compte des faits suivants : le gaz naturel ou les produits faits à partir de pétrole brut répondent à plus des deux tiers de la demande d'énergie du Canada. Actuellement, trois millions de barils de pétrole brut sont transportés par des oléoducs de transmission au Canada, chaque jour. C'est l'équivalent de 4 200 wagons, qui formeraient un train de 75 kilomètres de longueur.

La difficulté actuelle liée au transport du pétrole brut met en péril une croissance importante grâce à l'expansion du marché. Dans l'ensemble du contexte, le risque lié à l'indécision et/ou à l'inaction quant à l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut, c'est l'acceptation d'une position inférieure sur la scène économique mondiale, et ce risque est bien plus grand que les risques perçus liés à la construction de pipelines pour notre qualité de vie et pour la prospérité dont nous jouissons au Canada.

Question 3, this is the opportunity for national leadership. The loss of public confidence in pipelines cannot be overstated. This is a result of a lack of leadership and a coherent narrative in communicating the risks against the overwhelming benefits.

The fact is that despite popular wisdom the safety of pipelines is equal to or better than rails and roads. Pipeline transmissions account for 97 per cent of all natural gas and crude oil moved in Canada, with a 99.9995 per cent safety record.

It is also important to recognize the leadership evidenced in the cooperation of pipeline developers to comply with the ever growing conditions imposed on their projects. A good example is the modifications made to the Northern Gateway project.

There is now broad public and industry acceptance of the need for sound environmental practices and consultation. Successful energy extraction and market diversification could play a major role in Canada's global environmental leadership aspirations but a broad strategy is needed, a broad strategy that addresses both new growth and value-add for Canada like what is happening in the Edmonton Metropolitan Region, and that meets the demands for shipping of raw products to new markets. A broad strategy will deepen and strengthen our resiliency, our ability to withstand the economic shocks that may occur in one part or another of the industry sector.

In conclusion, our region's rationale in developing the *Energy Corridors Masters Plan* was a response to a clear need. The board demonstrated leadership in addressing it. There is a clear need for further collaboration on pipeline development and a general discussion across the country about energy extraction, that is, to save us from those consequences of current misinformation that is being perpetuated and/or a lack of information and a lack of good planning. Our research and experience support the development of a national strategy. To quote, "A rising tide lifts all boats."

We know Canadians want to share in the economic benefits of the energy industry but only if they know that extraction, distribution and the use of the resources is sound and principled. Canadians need reassurance that that is being done.

Strong leadership to send those messages will ensure a successful national strategy for the transport of crude oil to Eastern Canada refineries and to the ports both east and west.

Troisième question : c'est l'occasion de faire preuve de leadership à l'échelon national. On ne saurait trop insister sur l'importance de la perte de confiance du public à l'égard des pipelines. Il s'agit du résultat d'un manque de leadership et d'un récit cohérent dans la communication des risques plutôt que des avantages considérables.

Le fait est que, malgré la sagesse populaire, la sécurité des pipelines est équivalente ou supérieure à celle du transport ferroviaire et routier. Les transmissions par pipeline comptent pour 97 p. 100 du gaz naturel et du pétrole brut transporté au Canada, et le bilan de sécurité est de 99,9995 p. 100.

Il importe également de reconnaître le leadership dont ont fait preuve les concepteurs de pipeline en coopérant pour respecter les conditions toujours croissantes imposées à l'égard de leurs projets. Un bon exemple, ce sont les modifications apportées au projet Northern Gateway.

La nécessité de pratiques environnementales saines et de consultations fait maintenant l'objet d'une vaste acceptation au sein du public et de l'industrie. Une extraction d'énergie fructueuse et la diversification du marché pourraient jouer un rôle majeur dans les aspirations de leadership environnemental mondial du Canada, mais une vaste stratégie est nécessaire, une vaste stratégie qui prévoit une nouvelle croissance et une valeur ajoutée pour le Canada, comme ce qui se passe dans la région métropolitaine d'Edmonton, et qui répond aux exigences relatives à l'expédition de produits bruts vers de nouveaux marchés. Une vaste stratégie approfondira et renforcera notre résilience, notre capacité de supporter les chocs économiques qui pourraient se faire sentir dans une partie ou une autre du secteur de l'industrie.

En conclusion, la justification de la rédaction par notre région du rapport *Energy Corridors Masters Plan*, c'était la réponse à un besoin clair. Le conseil a fait preuve de leadership en y répondant. On a clairement besoin d'une collaboration accrue à l'égard de la conception des pipelines et d'une discussion générale dans l'ensemble du pays au sujet de l'extraction d'énergie, c'est-à-dire pour nous sauver des conséquences de la désinformation actuelle qui est perpétuée et/ou d'un manque d'information et d'un manque de bonne planification. Nos recherches et notre expérience appuient l'élaboration d'une stratégie nationale. Pour reprendre un adage bien connu : « La marée montante soulève tous les bateaux. »

Nous savons que les Canadiens veulent une part des avantages économiques liés à l'industrie de l'énergie, mais seulement s'ils savent que l'extraction, la distribution et l'utilisation des ressources est saine et fondée sur des principes. Les Canadiens ont besoin d'être rassurés sur le fait que ces conditions sont respectées.

Un leadership fort pour envoyer ces messages permettra d'assurer le succès de la stratégie nationale pour le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique.

As we have learned from the *Energy Corridors Masters Plan*, the strategy must first be based on facts, on broad collaboration and on a shared vision for future prosperity. These are key elements of a national strategy. The strategy must be championed and seen to be championed by our national, provincial and municipal leaders and energy stakeholders.

As a personal aside, I spent 30 years in the army and it has given me a perspective that I think is relevant here. In 2006 I was deployed to Iraq where I was a lead planner for the multi-division in the south that was responsible for the four southern provinces in Iraq.

The critical economic function outcome that I had to come to terms with was the establishment and the security of a pipeline to the Port of Umm Qasr from the oilfields to ensure that the Iraqi government received fair market value for its 1.2 million barrels a day that flowed from the oilfields. My point is that they got it. They understood the importance of getting fair market value for their oil to ensure their prosperity.

Thank you. I am happy to take any questions.

Senator Black: Thank you both very much for being here and for that very strong presentation.

As you know the purpose of this study is to endeavour to develop exactly the type of strategy you are talking about but as you also know, because you are very informed on these matters, time is not our friend here any longer. We do not have a great deal of time. The time for talk is close to over. The window for Canada is closing would be my view. You could disagree and if you do disagree, please let me know.

We also want to exhibit strong leadership. That is why we are here. Give us the two or three things this committee should be focused on in your view to achieve the result that you want to achieve.

Mr. Bruce: Thank you, senator, for your question. The first one I think is important is that we need to be able to provide the facts to Canadians. I think the narrative is lost a little bit in the conversation that currently is occurring. I think changing the narrative around what pipelines are, what they do and how they are being used today is important.

I recently read an article in one of the newspapers — I think it was maybe *The Globe* — a few days ago that said Canadian pipeline companies are doing exceptionally well in the U.S. because there is an environment where it seems to be more permissive and the narrative around pipelines in the U.S., other than say Keystone, by and large is very important. I would say narrative is the first one.

Comme nous l'a appris le rapport *Energy Corridors Masters Plan*, la stratégie doit d'abord être fondée sur des faits, sur une vaste collaboration et sur une vision commune de la prospérité à venir. Il s'agit là des éléments clés d'une stratégie nationale. Elle doit être parrainée et perçue comme étant parrainée par nos dirigeants nationaux, provinciaux et municipaux et par les intervenants du secteur de l'énergie.

À titre de parenthèse personnelle, j'ai passé 30 ans dans l'armée, et cette période m'a donné une perspective qui, selon moi, est pertinente par rapport à la question. En 2006, j'ai été déployé en Irak, où j'étais planificateur en chef pour la multidivision du Sud qui était responsable des quatre provinces du sud de l'Irak.

Le résultat essentiel au titre de la fonction économique que je devais accepter, c'était l'établissement et la sécurité d'un oléoduc s'étendant à des champs de pétrole jusqu'au port d'Umm Qasr afin de veiller à ce que le gouvernement irakien reçoive une valeur marchande équitable pour ses 1,2 million de barils par jour qui coulaient depuis les champs de pétrole. Là où je veux en venir, c'est qu'il l'a obtenue. Il comprenait l'importance d'obtenir une valeur marchande équitable pour son pétrole afin d'assurer sa prospérité.

Merci. Je serai heureux de répondre à toute question.

Le sénateur Black : Je vous remercie tous les deux de votre présence et de cet exposé très solide.

Comme vous le savez, le but de la présente étude est que nous nous efforcions d'élaborer exactement le type de stratégies dont vous parlez, mais, comme vous le savez également, puisque vous êtes très informé sur ces questions, le temps n'est plus notre allié à cet égard. Nous ne disposons pas de beaucoup de temps. Le temps des pourparlers est presque écoulé. À mon avis, il reste de moins en moins de temps au Canada. Vous pouvez être en désaccord et, si c'est le cas, veuillez m'en informer.

Nous voulons également afficher un leadership fort. C'est pourquoi nous sommes là. Donnez-nous deux ou trois choses sur lesquelles le comité devrait se concentrer, à votre avis, pour que nous obtenions le résultat que vous souhaitez.

M. Bruce : Je vous remercie, monsieur le sénateur, d'avoir posé la question. La première chose qui, selon moi, est importante, c'est que nous devons pouvoir présenter les faits aux Canadiens. Je pense que le récit est un peu perdu dans la conversation qui est en cours. Je pense qu'il importe que nous changions le récit concernant la nature des pipelines, ce qu'ils font et comment ils sont utilisés aujourd'hui.

J'ai lu récemment un article dans l'un des journaux — je pense que c'était peut-être dans le *Globe* — il y a quelques jours, selon lequel les entreprises de pipeline canadiennes se portent exceptionnellement bien aux États-Unis parce que l'environnement semble y être plus permissif et que le récit au sujet des pipelines dans ce pays — à part, disons, Keystone — est très important dans l'ensemble. Je dirais que le récit, c'est la première chose.

The second one is that I have to go back into the leadership point. This is a national issue and it has got to be dealt with from a national perspective. The time, as you said, is short and I agree with you. I think there are a number of projects that need to have some decisions and kicking those decisions down the way is not helpful.

We have a regulator that we are supposed to have faith in, the National Energy Board, and they have made some pretty solid recommendations based on a significant amount of input from stakeholders. Yet it seems to be being discarded and not acted upon. I would say to you that number 2 has to be good leadership and decisions on the information provided.

Then the third is I think we need to enhance the credibility of the National Energy Board. I think the National Energy Board is suffering a little bit from a lack of confidence in the general public. I think somehow we need to look at how we can enhance that to regain the trust and confidence of Canadians in that organization.

Senator Black: What are the consequences of us not achieving those goals?

Mr. Bruce: A failure to deliver the kind of prosperity I think this country can deliver on.

I would say to you that we all are looking south of the border. As you know, the Americans up until last month were the number 1 crude oil producing country. They have slipped a little bit because of some of their explorations. They are number 2 behind the Saudis but not by very much. They are producing about 12.2 million barrels a day, and they have a potentially very protectionist president coming in. Right now our only option to ship our crude is to the south to the Americans, except for 300,000 barrels into Vancouver and the like.

I would say to you that we are sitting on a bit of knife's edge right now. If the new president decides that he wants to become self-sufficient—

Senator Black: He or she.

Mr. Bruce: He or she wants to be self-sufficient then I think we would be in severe jeopardy of losing some of our prosperity.

Senator Unger: Thank you very much for your presentation. Your closing statement is nothing short of jaw-dropping. If they get it in Iraq what is wrong with Canada?

Would you agree that our pipeline agenda has been hijacked by special interest groups in the name of the environment? You know that they are paid. They are funded by the foundations from the States although now that the U.S. is energy self-sufficient they

La deuxième chose, c'est que je dois revenir sur l'élément du leadership. Il s'agit d'un enjeu national, et il faut le régler d'un point de vue national. Comme vous l'avez dit, la période dont nous disposons est courte, et je suis d'accord avec vous. Je pense que certaines décisions doivent être prises à l'égard d'un certain nombre de projets et que le fait de reporter la prise de ces décisions ne nous sera pas utile.

Nous sommes censés avoir foi en notre organisme de réglementation, l'Office national de l'énergie, qui a formulé d'assez solides recommandations fondées sur une importante quantité de commentaires des intervenants. Pourtant, ces recommandations semblent être écartées, et aucune mesure ne semble être prise pour y donner suite. Je dirais que la deuxième question doit être celle du bon leadership et de la prise de décisions fondées sur les renseignements fournis.

Ensuite — la troisième —, c'est que, selon moi, nous devons améliorer la crédibilité de l'Office national de l'énergie. Je pense que l'office souffre un peu d'un manque de confiance de la part du grand public. Selon moi, nous devons étudier d'une manière ou d'une autre la façon dont nous pouvons améliorer sa crédibilité afin de regagner la confiance des Canadiens à l'égard de cette organisation.

Le sénateur Black : Quelles seront les conséquences, si nous n'atteignons pas ces buts?

M. Bruce : Nous ne réussirons pas à fournir le genre de prospérité que peut offrir le pays, selon moi.

Je vous dirais que nous regardons tous au sud de la frontière. Comme vous le savez, jusqu'au mois dernier, les Américains étaient le premier pays producteur de pétrole brut. Ils ont un peu glissé en raison de certaines de leurs explorations. Ils sont les deuxièmes, derrière les Saoudiens, mais pas de beaucoup. Ils produisent environ 12,2 millions de barils de par jour, et ils pourraient se retrouver avec un président très protectionniste. Actuellement, notre seule option pour l'expédition de notre pétrole brut, c'est par le sud — aux Américains —, sauf pour 300 000 barils, qui passent par Vancouver et des endroits du genre.

Je vous dirais que nous sommes maintenant assis sur la pointe d'un gros couteau. Si le nouveau président décide qu'il veut devenir autosuffisant...

Le sénateur Black : Il ou elle.

M. Bruce : Qu'il ou elle veut devenir autosuffisant ou autosuffisante, alors, je pense que nous risquerions gravement de perdre une partie de notre prospérité.

La sénatrice Unger : Merci beaucoup de votre exposé. Votre déclaration finale est tout simplement ahurissante. S'ils l'obtiennent en Irak, qu'y a-t-il de mal avec le Canada?

Seriez-vous d'accord pour dire que notre programme de pipelines a été saboté par des groupes d'intérêts spéciaux au nom de l'environnement? Vous savez qu'ils sont payés. Ils sont financés par les fondations des États-Unis, quoique, maintenant

may stop funding these activist groups, but we always seem to be stuck with the problem of how to convince the opponents of the pipelines that this is a net benefit to Canada and indeed each of the provinces individually. We had a presenter this morning who offered very good statistics about how each and every province going east especially or west would benefit. How do we change this narrative?

Mr. Bruce: That is a very good question, senator. Jeffrey Simpson, a few months ago, wrote a number of very poignant articles in *The Globe and Mail* that related directly to national level projects. Is it still possible to do national projects in this country? Every time you want to do something of a national nature yellow flags run up the pole. It does not matter who it is from, whether it is provincial, municipal, First Nations, environmental, or a number of other reasons. I am not saying any are good or bad. I am just saying that there seems to be a consistent approach of saying not in my backyard or that is not what we want or these kinds of things.

It takes national leadership to overcome those concerns. If you look at our history of the building of the rail it was not pretty. I would say to you that it still probably is not done the way we wanted but it accomplished one thing, which was the delivery of a rail system we continue to use to this day that connects East and West.

I have to say to you that leadership goes back to the heart of this issue. If we want to solve national issues we need national leaders to solve national issues in whatever context that means.

Senator Unger: You mentioned Minister Garneau, "It is our coastline too." Was he here in Edmonton?

Mr. Bruce: No. We found out on August 26 that the moratorium is having public consultations specifically focused in B.C. that will determine whether or not there will be a moratorium on tanker shipment on the inner coastal lines, which was kind of surprising. That consultation is due to terminate on the 30th of this month without any consultation in places like here.

Just so everybody is aware the Northern Gateway pipeline actually initiates itself here. It starts in Bruderheim, which is part of the Edmonton Capital Region and will run for 70 kilometres west within the capital region boundary.

que ce pays est autosuffisant d'un point de vue énergétique, il pourrait arrêter de financer ces groupes de militants, mais nous semblons toujours être pris avec le problème de savoir comment convaincre les opposants aux pipelines du fait qu'il s'agit d'un avantage net pour le Canada et, en fait, pour chacune des provinces. Ce matin, nous avons accueilli un témoin qui a présenté de très bonnes statistiques au sujet des façons dont chacune des provinces, à l'est, plus particulièrement, ou à l'ouest, en profiterait. Comment pouvons-nous changer ce discours?

M. Bruce : Il s'agit d'une très bonne question, madame la sénatrice. Il y a quelques mois, Jeffrey Simpson a rédigé dans le *Globe and Mail* un certain nombre d'articles très poignants qui concernaient directement des projets menés à l'échelon national. Est-il possible de mener des projets nationaux dans notre pays? Chaque fois qu'on veut faire quelque chose de nature nationale, les mises en garde fusent de toute part, que le projet ait été proposé par un gouvernement provincial, une administration municipale ou une nation autochtone, pour une cause environnementale ou pour un certain nombre d'autres raisons. Je ne dis pas qu'elles sont bonnes ou mauvaises. Je dis simplement qu'il semble y avoir une approche consistant à dire constamment : « pas dans ma cour », ou bien qu'il ne s'agit pas de ce dont nous voulons ou ce genre de choses.

Il faut un leadership national pour dissiper ces préoccupations. Si on regarde notre histoire de la construction du chemin de fer, ce n'était pas joli. Je vous dirais que cela n'est probablement toujours pas effectué de la façon dont nous le voulions, mais cela a permis d'accomplir une chose, c'est-à-dire la production d'un système ferroviaire que nous continuons d'utiliser à ce jour et qui relie l'Est et l'Ouest.

Je dois vous dire que le leadership nous ramène au cœur de ce problème. Si nous voulons régler les problèmes nationaux, nous avons besoin de chefs de file nationaux qui régleront ces problèmes, quel que soit le contexte que cela suppose.

La sénatrice Unger : Vous avez mentionné le ministre Garneau, qui a dit : « C'est notre littoral, à nous aussi. » Était-il ici, à Edmonton?

M. Bruce : Non. Nous avons découvert le 26 août que le moratoire s'assortit de la tenue de consultations publiques qui se concentrent particulièrement en Colombie-Britannique et qui détermineront si un moratoire sera imposé ou non au transport par navire-citerne le long des côtes intérieures, ce qui était un peu surprenant. Ces consultations doivent prendre fin le 30 du mois, sans qu'aucune ne soit tenue à des endroits comme ici.

Simplement pour que tout le monde le sache : l'oléoduc du Northern Gateway commence en fait ici, à Bruderheim, qui fait partie de la région de la capitale d'Edmonton, et il s'étendra sur 70 kilomètres vers l'ouest, à l'intérieur des limites de la région de la capitale.

We are very keen and we think we have a say. That is why our board took a position to write a letter to Minister Garneau saying, “At least extend the engagement, please” and “Oh, by the way, please come and speak to us because we would really like to have a conversation with you.”

Senator Unger: That is great.

Mr. Bruce: That was Neal’s point, “It is our coastline too.” I loved it so it is now on their letterhead. It is in their hashtag.

Senator Unger: Alberta has been the economic engine of Canada for many years, and now we need help. I know that our provincial partners way in the East want the pipeline as well but it is getting it from A to B.

Senator Mercer: It is an interesting organization, the Capital Region Board. I listened to your description of the makeup of the board and I listened to your presentation. It was very good.

Where do you go from here though? We talked about leadership and we know it is all about leadership, but leadership sometimes needs a push. Leadership sometimes needs to be led or directed. Where do you go from here? You made a very good presentation to this committee. It will have an effect on what we recommend, it seems to me. Since you are made up largely of municipal representatives have you then taken this argument to the national municipal organizations? Have you presented to them?

I understand the frustration of understanding the problem and not having everybody else understand it but you have to educate the rest of us, not necessarily us at this table but Canadians in general. You have to get across the country and tell the story. What are you plans? Where do you go from here?

Mr. Bruce: Excellent question. Thank you, senator. Yes, we recognize that sometimes fate is in your own hands and I think a key driver to that is what you do yourself.

With regard to the *Energy Corridors Master Plan* we are dealing with the provincial authorities because most of the remit in there is provincially led. However in conversation with the CEO of the Alberta Energy Regulator, whom I meet with regularly about this particular question, he is all in as well. As you know he looks at it not just inter-regionally but also interprovincially. He is aware of our concerns and about our need to move this project along and he deals a lot with the NEB.

Ce projet nous tient beaucoup à cœur, et nous pensons avoir notre mot à dire. Voilà pourquoi notre conseil a pris la décision d’écrire une lettre au ministre Garneau pour lui dire : « Veuillez au moins étendre la mobilisation » et « Oh, en passant, nous vous prions de venir discuter avec nous, car nous voudrions vraiment avoir une conversation avec vous. »

La sénatrice Unger : C’est excellent.

M. Bruce : C’est là où Neal voulait en venir quand il a dit : « C’est notre littoral, à nous aussi. » J’ai adoré cette phrase, alors elle figure maintenant dans l’en-tête de son papier à correspondance officielle. Elle fait partie de ses mots-clés.

La sénatrice Unger : L’Alberta est le moteur économique du Canada depuis de nombreuses années, et, maintenant, elle a besoin d’aide. Je sais que nos partenaires provinciaux situés tout à l’est veulent le pipeline, eux aussi, mais il s’agit de l’envoyer du point A au point B.

Le sénateur Mercer : Le Capital Region Board est une organisation intéressante. J’ai écouté votre description de la constitution du conseil, et j’ai écouté votre exposé. Il était très bon.

Toutefois, par où devons-nous commencer? Nous avons parlé du leadership, et nous savons que tout tient au leadership, mais le leadership a parfois besoin d’un coup de pouce. Il a parfois besoin d’être mené ou dirigé. Par où devons-nous commencer? Vous avez présenté un très bon exposé au comité. Il aura un effet sur nos recommandations, il me semble. Comme votre groupe est composé en grande partie de représentants municipaux, avez-vous fait valoir cet argument auprès d’organisations municipales nationales? Les leur avez-vous présentés?

Je comprends la frustration liée au fait de comprendre le problème et que tous les autres ne le comprennent pas, mais vous devez nous informer, pas nécessairement nous, ici présents, mais les Canadiens, en général. Vous devez vous rendre partout au pays pour raconter l’histoire. Quels sont vos plans? Par quoi allez-vous commencer?

M. Bruce : Excellente question. Merci, monsieur le sénateur. Oui, nous reconnaissons que notre destin est parfois entre nos propres mains, et je pense qu’un facteur clé de cette situation, c’est ce que nous faisons nous-mêmes.

En ce qui concerne le rapport *Energy Corridors Master Plan*, nous faisons affaire avec les autorités provinciales parce que la plupart des compétences qui y figurent sont de ressort provincial. Toutefois, dans le cadre des conversations que j’ai tenues avec le PDG de l’Alberta Energy Regulator, que j’ai rencontré régulièrement au sujet de cette question en particulier... Il est tout à fait partant, lui aussi. Comme vous le savez, il envisage les choses d’un point de vue non seulement interrégional, mais aussi interprovincial. Il est conscient de nos préoccupations et de notre besoin de faire avancer ce projet, et il fait beaucoup affaire avec l’ONE.

You will see very shortly the letter on the Energy East pipeline. The board will be publishing that both provincially and federally for the various elected officials but more importantly also for the national media.

We are not going to send it to Denis Coderre or any of those folks. What we want to do is send it to Canada. We want to send it to the people of Canada because we just think that we need to create that change in narrative. That is what we really want to talk about.

I have travelled this country. I have lived in seven different provinces. I can tell you that when I drive by Lévis where the refinery is there or down in Saint John, New Brunswick, they are not using Canadian oil. They are using oil that is shipped in through the Gulf of St. Lawrence all the way down the seaway until you hit Quebec City, and you cannot tell me that is any more safe than pipelines.

The value-add is not occurring from our own products. I think this country has so much potential and we just do not fully realize it. It is a change in narrative is what I am really trying to get and we are starting it with communication to the public, direct communication to the public.

Senator Mercer: Continued reference to railways and highways, the Trans-Canada Highway system and the railway in our early part of our country's history, is a good one when we talk about this. I think what you need to do — and I know you already know this — is that you do not need to talk about the economic benefits to Edmonton and area. You can stop talking about the economic benefits to Alberta, but what you have to talk about is the economic benefits to Quebec, to New Brunswick, to Nova Scotia, to Ontario and everybody else. As we have heard there are huge economic benefits, if for nothing else, from a tax point of view.

Alberta has been driving the economy of this country for a number of years. I as a Nova Scotian recognize that and I appreciate it. Back when this country was founded my province was the economic generator driving the country. Times have changed. We need to put it in a context that Mr. Coderre's constituents understand that a pipeline is beneficial to Montrealers, that people in Quebec City understand that a pipeline is beneficial to Quebecers, and that the people in Ontario understand, et cetera.

I really think that is a challenge for you because you have to really work it, plus the fact that we heard earlier today from other people talking about the number of jobs that would be created to build a pipeline. I am particularly focused on the pipeline east. The pipeline west has the same effect going west. I think that is a really a strong benefit.

Vous verrez dans très peu de temps la lettre sur le pipeline Énergie Est. Le conseil va la publier aux échelons provincial et fédéral à l'intention des divers représentants élus, mais — ce qui est plus important — aussi pour les médias nationaux.

Nous n'allons pas l'envoyer à Denis Coderre ni à aucun de ces gens. Ce que nous voulons faire, c'est l'envoyer au Canada. Nous voulons l'envoyer aux gens du Canada parce que nous pensons simplement que nous devons créer ce changement de discours. Voilà de quoi nous voulons vraiment parler.

J'ai voyagé dans le pays. J'ai vécu dans sept provinces différentes. Je peux vous dire que, quand je passe par Lévis où se trouve la raffinerie, ou bien à Saint John, Nouveau-Brunswick, on n'utilise pas de pétrole canadien. On utilise du pétrole qui est expédié par le golfe du Saint-Laurent, par la voie maritime, jusqu'à ce qu'on arrive à Québec, et vous ne pouvez pas me dire que c'est plus sécuritaire que les oléoducs.

La valeur ajoutée ne provient pas de nos propres produits. Je pense que le pays a un très grand potentiel et que nous ne le réalisons tout simplement pas pleinement. Ce que j'essaie vraiment d'obtenir, c'est un changement de discours, et nous amorçons ce changement par la communication au public, la communication directement au public.

Le sénateur Mercer : Le fait de mentionner continuellement les chemins de fer et les routes — la route transcanadienne et le chemin de fer au début de l'histoire de notre pays — est une bonne idée, lorsque nous abordons ce sujet. Je pense que, ce que vous devez faire — et je sais que vous le savez déjà —, c'est qu'il est inutile que vous abordiez les avantages économiques pour Edmonton et la région. Vous pouvez cesser de parler des avantages économiques pour l'Alberta, mais ce que vous devez mentionner, ce sont les avantages économiques pour le Québec, pour le Nouveau-Brunswick, pour la Nouvelle-Écosse, pour l'Ontario et pour tous les autres. Comme nous l'avons entendu dire, il s'agit d'énormes retombées économiques, ne fût-ce que d'un point de vue fiscal.

L'Alberta stimule l'économie du pays depuis un certain nombre d'années. En tant que Néo-Écossais, je le reconnais, et je l'apprécie. À l'époque où le pays a été fondé, ma province était le générateur économique qui stimulait le pays. Les temps ont changé. Nous devons présenter le projet dans un contexte où les électeurs de M. Coderre comprendront qu'un oléoduc est avantageux pour les Montréalais, où les gens de la ville de Québec comprendront qu'un oléoduc est avantageux pour les Québécois et où les Ontariens comprendront, et cetera.

Je pense vraiment que c'est difficile pour vous, car vous voudrez vraiment façonner le discours, en plus du fait que, plus tôt aujourd'hui, nous avons entendu d'autres personnes évoquer le nombre d'emplois qui seraient créés par la construction d'un pipeline. Je me concentre particulièrement sur l'oléoduc Est. Celui de l'Ouest a le même effet à l'ouest. Je pense qu'il s'agit d'un avantage vraiment important.

Senator Black has brought this up several times. We are talking about a stimulus package without any government money. This is the largest stimulus package that any industry in this country could come up with and they are ready to go. I mean they are ready to do this fairly quickly. Obviously there are a whole bunch of T's that need to be crossed and a whole bunch of I's that need to be dotted.

I did want to ask another question. You talked to municipal people at the national level and you have given me a bit of an answer. What about the other major player that we need to talk to in this process, the Aboriginal people, group by group by group, by group because it is going to be a long process?

With the proper leadership saying that we are going to do it and then sitting down and talking to people, I think that is the kind of leadership we need. I have not seen leadership from the companies involved saying here is a plan to involve Aboriginal people, particularly young Aboriginal men and women in helping build the pipeline, and then here is a plan for Aboriginal people to help manage the pipeline because it is going to be going across their land in many cases. Is there a way that they get a piece of the pie in a percentage term that makes great sense to them? Do you have a plan for that?

Mr. Bruce: I will address the Aboriginal question second. I just want to address your point about some of the economics. It is all anecdotal, but I was up in High River last year and I was talking to a trucking firm owner. He just had to let 20 people go. Not a single one of them were from Alberta. There were 15 from the Maritimes, 3 from Quebec and 2 from Ontario.

My EA just came back from Cape Breton. She is from Cape Breton. She was down there at a house party with 15 people and 10 had lost their jobs in the oil sands, 10 out of 15.

When you talk about a pan-national problem in terms of energy I think it is important to recognize just how influential the energy sector is across the nation. Those are just anecdotal examples.

Senator Mercer: That is why Senator MacDonald and I in particular completely understand the economic effect the downturn in Alberta has had. We have seen it. Senator MacDonald and I both have friends or neighbours who are home now. They were travelling back and forth to Alberta or were living in Alberta and they are back home.

I was driving to the airport yesterday and my wife mentioned that a car driving by was from Alberta. I said, "He has got a long drive home." Then we had a second thought

Le sénateur Black a soulevé cet avantage plusieurs fois. Il s'agit d'un ensemble de stimuli sans aucun argent gouvernemental. C'est le plus important ensemble de stimuli que toute industrie du pays pourrait trouver, et les gens sont prêts à commencer. Je veux dire qu'ils sont prêts à le faire assez rapidement. Manifestement, il y a tout un tas de choses à mettre au point.

Je voulais poser une autre question. Vous avez parlé des gens des municipalités à l'échelon national, et vous m'avez donné une partie de réponse. Qu'en est-il des autres grands joueurs à qui nous devons parler dans le cadre de ce processus — les Autochtones, groupe par groupe —, car il va s'agir d'un long processus?

Grâce à un leadership adéquat affirmant que nous allons le faire, puis en s'asseyant pour discuter avec les gens... je pense qu'il s'agit du genre de leadership dont nous avons besoin. Je n'ai pas vu les dirigeants des entreprises concernées dire : « Voici un plan pour faire participer les Autochtones, en particulier les jeunes hommes et jeunes femmes autochtones, à la construction du pipeline », puis « Voici un plan qui permettrait aux Autochtones de nous aider à gérer le pipeline parce qu'il va traverser leur territoire dans bien des cas ». Y a-t-il un moyen pour eux d'obtenir une part du gâteau, sous la forme d'un pourcentage qui aurait beaucoup de sens pour eux? Avez-vous un plan à cet égard?

M. Bruce : J'aborderai la question autochtone en deuxième lieu. Je veux simplement donner suite à votre argument au sujet de certains aspects économiques. C'est tout anecdotique, mais je me trouvais à High River, l'an dernier, et je discutais avec le propriétaire d'une entreprise de camionnage. Il venait tout juste de mettre à pied 20 personnes. Pas une seule de ces personnes n'était de l'Alberta. Il y en avait 15 des Maritimes, 3 du Québec et 2 de l'Ontario.

Mon adjointe de direction vient tout juste de revenir du Cap-Breton. Elle est originaire de cet endroit. Elle y était à l'occasion d'une fête avec 15 personnes, et 10 d'entre elles avaient perdu leur emploi dans l'industrie des sables bitumineux, 10 sur 15.

Quand on dit qu'il s'agit d'un problème pan-national dans l'industrie de l'énergie, je pense qu'il importe de reconnaître l'ampleur de l'influence du secteur de l'énergie dans l'ensemble du pays. Il ne s'agit là que d'exemples anecdotiques.

Le sénateur Mercer : C'est pourquoi le sénateur MacDonald et moi-même, en particulier, comprenons complètement l'effet économique qu'a eu le ralentissement en Alberta. Nous l'avons observé. Le sénateur MacDonald et moi-même avons tous des amis ou des voisins qui sont chez eux, maintenant. Ils effectuaient des déplacements entre l'Alberta et leur province de résidence, ou bien ils vivaient en Alberta. Ils sont rentrés chez eux.

Hier, je me rendais à l'aéroport en automobile, et mon épouse a mentionné qu'une voiture qui passait par là était de l'Alberta. J'ai dit : « Le trajet sera long pour rentrer chez lui. » Ensuite,

and said, "He is not in for a long drive home; he probably is home now," because he had come home in his car with Alberta plates on.

We understand that this is a sales job. We need people on our side to get this job done and we need leadership. There is no question that leadership is key. Go back to the Aboriginal question.

Mr. Bruce: On the Aboriginal front I have been fortunate in my life to have spent a lot of time with First Nations people in this country in all contexts, north, south, west and east. I will say first and foremost they are very engaging and to be honest with you as long as you reach out to them they are very accommodating.

My most recent experience was when I was responsible for a portion of the security for the Winter Olympics in Vancouver. Starting in September, the year before the Olympics, I was out there engaging with a number of First Nations because we were going to be operating, providing security and footprint on their traditional lands.

One of the chiefs from the Squamish Band said it would be really nice is to have a little show and tell about what kind of security apparatus we are going to have. We put together a little plan. It involved all elements, not just the forces but other things, and in the end 35,000 people came out for that little dog and pony, and that was all based on an idea of the Squamish chief. These are the kinds of initiatives you can get out of them when you are willing to engage them.

I will say, though, I think there is a bit of uncertainty with the recent Supreme Court decision from last year where the understanding we had on consultation is now changing or is migrating. We are in the process of finishing our growth plan, which is a plan that is going to generate how we are going to grow for the next 30 years in the capital region. I too am now reaching out to the six bands that call this their tribal land, the Treaty 6 folks for the confederacy, as well as the Metis Nation of Alberta.

I do not have a duty to consult because I am not the provincial government, but I also know that I have an obligation to consult. I will not use the term to consult but at least engage with the Aboriginals to make sure because there are a lot of common themes. You are right. Housing and employment, all these things are important aspects. I think there is a way. You just have to sit down and chat with them. I think there is a mechanism for doing it.

nous avons réfléchi et avons dit : « Il n'aura pas de long trajet à faire pour rentrer chez lui; il est probablement chez lui, maintenant », parce qu'il était rentré chez lui au volant de sa voiture immatriculée en Alberta.

Nous comprenons qu'il s'agit d'un travail de vente. Nous avons besoin que les gens qui sont de notre côté fassent ce travail, et nous avons besoin de leadership. Il ne fait aucun doute que le leadership, c'est la clé. Revenez-en à la question autochtone.

M. Bruce : En ce qui concerne les Autochtones, dans ma vie, j'ai eu la chance de passer beaucoup de temps auprès des Autochtones du pays, dans tous les contextes, au nord, au sud, à l'ouest et à l'est. Je dirai d'abord et avant tout qu'ils sont très sympathiques et que, pour être honnête avec vous, pourvu que vous leur tendiez la main, ils sont très accommodants.

Mon expérience la plus récente a eu lieu quand j'étais responsable d'une partie de la sécurité aux Jeux d'hiver de Vancouver. Dès le mois de septembre de l'année précédant les Olympiques, j'étais en train de mobiliser un certain nombre de membres des Premières Nations, car nous allions exercer nos activités, assurer la sécurité et laisser notre empreinte sur leurs terres ancestrales.

L'un des chefs de la bande de Squamish a mentionné qu'il serait agréable que nous fassions une petite démonstration et que nous leur parlions du genre de dispositifs de sécurité que nous allions mettre en place. Nous avons dressé un petit plan. Il comprenait tous les éléments, pas seulement les forces, mais d'autres choses, et, en fin de compte, 35 000 personnes ont assisté à cette petite présentation, et tout cela était fondé sur une idée du chef Squamish. Voilà le genre d'initiative que l'on peut obtenir des Autochtones si on est disposé à les mobiliser.

Toutefois, je vais dire... je pense qu'il y a un peu d'incertitude qui découle de la décision rendue l'an dernier par la Cour suprême, où la compréhension que nous avons relativement aux consultations est maintenant en train de changer ou de migrer. Nous sommes en train de terminer notre plan de croissance, c'est-à-dire un plan qui va générer la façon dont nous allons croître pour les 30 prochaines années dans la région de la capitale. Moi aussi, je tends maintenant la main aux six bandes qui appellent ce territoire leur terre tribale, les gens du traité n° 6 pour la confédération, ainsi que la Métis Nation de l'Alberta.

Je n'ai pas l'obligation de tenir des consultations, car je ne suis pas le gouvernement provincial, mais je sais aussi que je dois le faire. Je n'utiliserai pas le terme « consulter », mais je vais au moins mobiliser les Autochtones afin de m'assurer... parce qu'il y a beaucoup de thèmes communs. Vous avez raison. Le logement et l'emploi, toutes ces choses sont des aspects importants. Je pense qu'il y a un moyen. Il faut simplement s'asseoir et bavarder avec eux. Je pense qu'il existe un mécanisme qui permet de le faire.

Senator Mercer: In my meeting with the Aboriginal leader yesterday I walked away with the attitude that there is a win-win here for everybody if done properly, openly and honestly in dealing fairly with the Aboriginal communities.

I see an absence of anybody doing it from the corporate side. We have talked about the government side as well, but I do not see corporate leadership happening here. Am I wrong?

Mr. Bruce: I cannot really comment on specific companies and how they are doing but I do know that Northern Gateway's current engagement strategy with First Nations along the route has been fairly successful. I mean if you look at the engagement process that they are running now it has been fairly successful.

I would say to you I am not sure about Energy East. I do not know enough details on it, but I would say that any strategy in any delivery of some kind of national infrastructure needs to have some kind of very distinct, explicit, upfront-loaded engagement process with our First Nations. Anything that does not have that will not be very successful.

Senator Black: The Trans Mountain folks have done a tremendous job of consulting Aboriginal groups along the line. I do not know whether you can confirm or deny that, just for the record. It is difficult for me to put something on the record, but the reality is that they have done a tremendous job in their consultations.

Mr. Bruce: Again I am very challenged with specifics but I do follow it because it relates to what I do and I think it is an important aspect of engagement.

Senator Mitchell: I have a couple of questions. On page 6 of your presentation, Mr. Bruce, you mentioned that the Capital Region Board has voted to support both the Energy East and the Northern Gateway. You are not mentioning Kinder Morgan. Is that simply a geographical impact, coinciding with impact, or is there something else?

Mr. Bruce: No, those other two were just examples. We are big supporters of pipelines. Kinder Morgan is another one that we are very keen on. As we know, Kinder Morgan has been 60 to 70 years in the making, 300,000 barrels a day, and there has been no issue with them.

I would say to you tripling the capacity of that line, we are all in favour of that. We just have not explicitly stated that because so far that project is not at a point where we think that our input is going to be critical yet, but we may look at that depending on some of the further consultation going on.

Le sénateur Mercer : Lors de ma rencontre avec le dirigeant autochtone, hier, je suis sorti avec l'attitude d'une personne qui se trouve dans une situation où tout le monde gagne, si les choses sont bien faites, de façon ouverte et honnête, et que l'on traite de façon équitable avec les collectivités autochtones.

Je constate que personne ne le fait du côté des entreprises. Nous avons parlé du côté gouvernemental, mais je n'observe aucun leadership de la part des entreprises. Ai-je tort?

M. Bruce : Je ne peux vraiment formuler de commentaire concernant des entreprises particulières et leur façon de procéder, mais je sais que la stratégie de mobilisation actuelle de Northern Gateway auprès des Premières Nations situées sur le trajet du pipeline est assez fructueuse. Je veux dire que, si on regarde le processus de mobilisation que mène actuellement l'entreprise, il est assez fructueux.

Je vous dirais que je ne suis pas certain de ce qu'il en est pour Énergie Est. Je ne connais pas assez de détails à ce sujet, mais je dirais que toute stratégie liée à la prestation d'un certain type d'infrastructure nationale doit prévoir un processus de mobilisation très distinct, explicite et direct auprès de nos Premières Nations. Toute stratégie qui ne comporte pas ce processus ne sera pas très fructueuse.

Le sénateur Black : Les gens de Trans Mountain ont fait un travail exceptionnel de consultation de groupes autochtones situés le long de la ligne. Je ne sais pas si vous pouvez le confirmer ou le nier, seulement aux fins du compte rendu. Il est difficile pour moi de m'exprimer publiquement à cet égard, mais la réalité, c'est qu'ils ont fait un travail exceptionnel dans le cadre de leurs consultations.

M. Bruce : Encore une fois, j'ai beaucoup de difficulté à donner des précisions, mais je suis la situation, car elle est liée à ce que je fais, et je pense qu'il s'agit d'un aspect important de la mobilisation.

Le sénateur Mitchell : J'ai deux ou trois questions à poser. Monsieur Bruce, à la page 6 de votre exposé, vous avez mentionné que le Capital Region Board avait voté en faveur des oléoducs d'Énergie Est et du Northern Gateway. Vous ne mentionnez pas Kinder Morgan. S'agit-il simplement d'un effet géographique, qui coïncide avec les répercussions, ou bien s'agit-il d'autre chose?

M. Bruce : Non, ces deux autres n'étaient que des exemples. Nous appuyons vivement les pipelines. Kinder Morgan en est un autre à l'égard duquel nous sommes très favorables. Comme nous le savons, cette entreprise œuvre dans le domaine depuis 60 à 70 ans; elle produit 300 000 barils par jour, et elle n'a connu aucun problème.

Je vous dirais que nous sommes tous en faveur du fait de tripler la capacité de cette ligne. Nous ne l'avons tout simplement pas déclaré explicitement parce que, jusqu'ici, ce projet n'est pas rendu à un stade où nous pensons que notre contribution va être cruciale, pour l'instant, mais nous pourrions envisager cette possibilité, selon certaines des consultations qui sont en cours.

Senator Mitchell: I am very interested also in page 5, where you say:

We learned that without a pipeline strategy and policy framework, the northeast of the region would be completely clogged in just a few years . . . and essentially without an efficient means to grow, it effectively means that, in a very short time, our resources will bypass this region and flow out of this country for market upgrading elsewhere.

I have a couple of questions on that. That seems to imply that we could have more upgrading here, but that begs the question that seems to be asked so often of how that can be economic. Are you suggesting that there is a relationship between your concentrated energy corridor plan and enhanced economics for upgrading here?

Mr. Bruce: Currently the pipelines are regulated through the Alberta Energy Regulator but it is more on the technical side and they will give final approval for where they are.

There is no planning body, so in Alberta for the large transmission lines there is an organization that plans, does all the stakeholder engagement and then decides where those lines are going to go. It is not the same for energy pipelines.

What has happened is essentially when it comes time to put a pipeline in the ground there is consultation among the local landowners, the local municipalities and the company. They figure out the best way through and then they build the pipeline accordingly. As you can imagine, up in the northeast where there is significant clustering of the petrochemical industry it looks like shattered glass under the ground.

If we want to grow the industry there, and we currently think we have a capacity to put seven to ten more refineries up in the northeast, we need to be able to put large pipelines, 10-inch and above pipelines in there. From our reports we will be out of room for those kinds of pipelines in the next four to five years.

Senator Mitchell: What is your group's relationship with Alberta's Industrial Heartland Association? I know there is a geographic difference but it seems to me that you are talking about the same things. You are actually referring frequently to the heartland.

Mr. Bruce: Alberta's Industrial Heartland Association is made up of five municipalities, industry and three associate municipalities. I think they are on the docket to speak this afternoon.

Those five municipalities are also members of the Capital Region Board so there is a lot of synergy in terms of understanding the issues. I am trying to remember which

Le sénateur Mitchell : Je suis également très intéressé par la page 5, où vous affirmez ce qui suit :

Nous avons appris que, sans stratégie et cadre stratégique relatifs aux pipelines, le nord-est de la région serait complètement congestionné en quelques années seulement [...] et qu'essentiellement, sans un moyen de croissance efficace, cela suppose effectivement, dans une période très courte, que nos ressources contourneront cette région et couleront à l'extérieur du pays à des fins de valorisation du marché ailleurs.

J'ai deux ou trois questions à ce sujet. Ce passage semble laisser entendre que nous pourrions avoir davantage de valorisation ici, mais cela soulève la question qui semble être posée très souvent concernant la façon dont cette valorisation peut être économique. Êtes-vous en train de nous dire qu'il y a un lien entre votre plan relatif à un corridor d'énergie concentrée et une économie améliorée pour la valorisation ici?

M. Bruce : Actuellement, les pipelines sont réglementés par l'Alberta Energy Regulator, mais c'est davantage du point de vue technique, et l'organisme donnera l'approbation finale en ce qui concerne leur emplacement.

Il n'y a aucun organisme de planification, alors, en Alberta, dans le cas des grandes lignes de transmission, une organisation effectue la planification, se charge de la mobilisation de tous les intervenants, puis décide dans quelle direction ces lignes vont aller. C'est différent dans le cas des pipelines énergétiques.

Ce qui est arrivé, essentiellement, c'est que, le moment venu de mettre un pipeline en terre, des consultations ont lieu entre les propriétaires terriens de la localité, les municipalités locales et l'entreprise. Ils trouvent la meilleure façon de procéder, puis ils construisent le pipeline en conséquence. Comme vous pouvez l'imaginer, dans le Nord-Est, là où il y a un regroupement important de l'industrie pétrochimique, le sous-sol ressemble à du verre brisé.

Si nous voulons faire croître l'industrie, là-bas, et que nous pensons actuellement avoir la capacité d'établir de 7 à 10 raffineries supplémentaires dans le Nord-Est, nous devons pouvoir y installer de gros pipelines de 10 pouces et plus. D'après nos rapports, nous allons manquer de place pour ces types de pipelines au cours des quatre à cinq prochaines années.

Le sénateur Mitchell : Quel est le lien entre votre groupe et l'Alberta's Industrial Heartland Association? Je sais qu'il y a une différence géographique, mais il me semble que vous parlez des mêmes choses. En fait, vous mentionnez souvent le centre.

M. Bruce : L'Alberta's Industrial Heartland Association est composée de cinq municipalités, de l'industrie et de trois municipalités associées. Je pense qu'un représentant de cette association figure au dossier et prendra la parole cet après-midi.

Ces cinq municipalités sont également membres du Capital Region Board, alors il y a beaucoup de synergie du point de vue de la compréhension des enjeux. J'essaie de me rappeler de quel

pipeline it was, but they brought forth the issue to see if they could get board endorsement to make a more public 24-mayor kind of representation on it. We do work very closely with Alberta's Industrial Heartland because they are a key economic driver for our region.

Senator Mitchell: Just to further Senator Mercer's point about Aboriginal consultation, which I think you addressed very effectively, I did have a quick look at your *Capital Region Energy Corridors Master Plan* and you do point out further action. You invite participation from key stakeholders, including but not limited to, so it is open. Everything is listed here but it does not include Aboriginal groups. It might be that what you are talking about has come after that. Are you formalizing that stakeholder consultation? Would it be that it is a smart thing to put in as part of the formalized corridor plan?

Mr. Bruce: Yes, and some of it is because the change in dynamics of our understanding of where we had duty to consult and where the provincial jurisdiction led.

That said, just so you are aware, we have met with a number of First Nations and we have reached out on the larger plan which drives some of this, which is the growth plan. The growth plan is our sort of strategic document that shows how we are going to grow, where the corridors are going to go, where we are going to look after agricultural lands and all the rest of that kind of thing, it talks about density.

In there I have personalized a letter to each one of the six bands that have tribal lands here as well as Treaty 6 and the Metis Nation of Alberta, so I am hopeful when I get an opportunity to engage with them at that level that I will bring them up to speed on all the other activities that we are doing.

Senator Mitchell: Clearly the focus of this study is pipelines and clearly you are here to talk about that. Maybe that is why other initiatives or possibilities are not being raised in your presentation or maybe it is that your mandate is strictly pipelines.

There is also a tremendous pressure now to begin looking to a different kind of energy future. There will be fossil fuels but also the world is looking at alternatives and that is going to be a significant portion of a modern 21st century economy.

Does your board see that as a place where the capital region should be focusing and in some ways it is? I mean there are initiatives. Is it something that you are taking an active involvement in or are you strictly focused on energy corridors in the traditional sense?

pipeline il s'agissait, mais elles ont soulevé la question pour voir si elles pouvaient obtenir un vaste appui afin d'y être représentées de façon plus publique par 24 maires. Nous travaillons en très étroite collaboration avec l'Alberta's Industrial Heartland Association, car elle est un facteur économique clé pour notre région.

Le sénateur Mitchell : Simplement pour donner suite à l'argument formulé par le sénateur Mercer au sujet des consultations autochtones, que vous avez abordées, je pense, très efficacement, j'ai jeté un coup d'œil rapide à votre *Capital Region Energy Corridors Master Plan*, et vous indiquez d'autres mesures à prendre. Vous invitez des intervenants clés à participer, y compris, entre autres... alors, le processus n'est pas ouvert. Tout figure dans le rapport, mais il ne comprend pas les groupes autochtones. Il se pourrait que ce dont vous parlez ait été soulevé après la publication de ce rapport. Allez-vous officialiser ces consultations avec les intervenants? Se pourrait-il qu'il s'agisse d'une chose judicieuse à intégrer dans le plan de corridor officialisé?

M. Bruce : Oui, et une partie est due au changement dans la dynamique de notre compréhension des intervenants que nous avons l'obligation de consulter et des endroits où menait la compétence provinciale.

Cela dit — simplement pour que vous le sachiez —, nous avons rencontré un certain nombre de nations autochtones, et nous leur avons tendu la main relativement au plan d'ensemble qui stimule une partie de cette initiative, c'est-à-dire le plan de croissance. Ce plan est notre genre de document stratégique qui montre comment nous allons croître, la direction dans laquelle les corridors vont aller, là où nous allons nous occuper des terres agricoles et tout le reste... il est question de densité.

Dans le plan, j'ai personnalisé une lettre adressée à chacune des six bandes qui possèdent des terres tribales ici ainsi qu'aux nations parties au traité n° 6 et à la Métis Nation de l'Alberta, alors j'ai bon espoir que, quand j'aurai l'occasion de les mobiliser à cet égard, je pourrai les mettre au courant de toutes les autres activités que nous menons.

Le sénateur Mitchell : Il est clair que notre étude porte principalement sur les pipelines et que vous êtes là pour en parler. C'est peut-être pourquoi d'autres initiatives ou possibilités ne sont pas soulevées dans votre exposé, ou peut-être que votre mandat concerne strictement les pipelines.

En outre, une pression exceptionnelle est maintenant exercée afin que nous commencions à envisager un autre genre d'avenir énergétique. Il y aura les combustibles fossiles, mais le monde envisage également des solutions de rechange, et il s'agira d'une partie importante d'une économie moderne du XXI^e siècle.

Votre conseil considère-t-il cela comme un domaine sur lequel la région de la capitale devrait se concentrer et sur lequel elle se concentre, d'une certaine manière? Je veux dire qu'il y a des initiatives. S'agit-il de quelque chose à quoi vous participez activement, ou bien vous concentrez-vous strictement sur les corridors énergétiques dans le sens traditionnel du terme?

Mr. Bruce: No. We are a regional planning body so we look at all aspects of regional planning and how we are going to grow to one million people and another 470,000 jobs, creating 1.2 million. It is going to have significant impact on natural living systems, as we call it, so we have a policy area to deal with that. We have built climate change throughout our growth plan and that includes renewable energy and alternate sources.

I think we are all aware that we are going to be moving more and more into green tech. In fact one community in our region, Devon, is now currently looking at whether they can go net zero by 2050 and I think they will.

We have the most northern net zero building ever built is here in Edmonton. There is a lot of drive and a lot of innovation and what we are looking at provincially is what kinds of regulations need to be tweaked or changes that will enhance the attractiveness of doing that, particularly among private industry.

The long answer to the question is yes, we are looking at it and yes, we are very keen on it.

The Deputy Chair: Before we go to the second round, Mr. Bruce, I want to bring up a couple of points with you and get some feedback from you.

You mentioned, I think rightfully so, the importance of national leadership when it comes to driving these projects of great national interest. I wonder what it would be like to try to build the St. Lawrence Seaway today or if W.A.C. Bennett was trying to dam the Columbia River or we were trying to build James Bay or Upper Churchill. What we would be going through?

It seems to me this should be a much more manageable issue. I look at the Edmonton situation. After reading the *Capital Region Energy Corridors Master Plan* this is the energy pipeline hub of Canada. You have more pipelines running through here, I suppose. I don't think anybody even comes close to in the rest of the country.

I am going to go through this. I have not gone through it yet, of course, but I am just curious if you could take this plan and extrapolate it, apply it in such a way, let's say to the West Coast here.

My colleagues have heard me say this privately. I have always been sort of flummoxed when it comes to moving petroleum to the West Coast why we are not choosing the lowest hanging fruit. What I mean is we have a port like Prince Rupert. We have

M. Bruce : Non. Nous sommes un organisme de planification régionale, alors nous étudions tous les aspects de la planification régionale et la façon dont nous allons croître jusqu'à 1 million de personnes et 470 000 autres emplois, ce qui créera 1,2 million. La planification aura une incidence importante sur les systèmes vivants, comme nous les appelons, alors nous avons un volet stratégique chargé de s'occuper de ces systèmes. Nous avons intégré les changements climatiques dans l'ensemble de notre plan de croissance, et cela comprend l'énergie renouvelable et les autres sources.

Je pense que nous sommes tous conscients du fait que nous allons passer de plus en plus à la technologie écologique. De fait, une collectivité de notre région — Devon — est maintenant en train d'envisager la possibilité d'une consommation nette de zéro d'ici 2050, et je pense qu'elle y arrivera.

L'immeuble à consommation énergétique nette zéro ayant été construit le plus au nord est situé ici, à Edmonton. Il y a beaucoup de stimulation et beaucoup d'innovation, et ce que nous étudions à l'échelon provincial, ce sont les types de règlements qui doivent être ajustés ou modifiés de manière à améliorer l'attrait de ces initiatives, plus particulièrement au sein de l'industrie privée.

La longue réponse à la question, c'est oui, nous étudions cette technologie et, oui, nous nous y intéressons beaucoup.

Le vice-président : Avant que nous ne passions à la deuxième série d'interventions, monsieur Bruce, je veux aborder deux ou trois éléments avec vous et obtenir certains commentaires de votre part.

Vous avez mentionné — à juste titre, selon moi — l'importance d'un leadership national pour ce qui est de stimuler ces projets qui suscitent un grand intérêt national. Je me demande comment ce serait si on essayait de construire la Voie maritime du Saint-Laurent aujourd'hui, ou si W.A.C. Bennett essayait de construire un barrage dans le fleuve Columbia ou que nous tentions de construire la baie James ou le cours supérieur du fleuve Churchill. Avec quels problèmes serions-nous aux prises?

Il me semble qu'il devrait s'agir d'un problème beaucoup plus facile à gérer. Je regarde la situation d'Edmonton. Après avoir lu le *Capital Region Energy Corridors Master Plan*, il s'agit du centre des pipelines énergétiques du Canada. Un plus grand nombre de pipelines traversent cet endroit que n'importe quel autre, je suppose. Je ne pense pas que quiconque s'en approche dans le reste du pays.

Je vais être aux prises avec ces problèmes. Je ne le suis pas encore, bien entendu, mais je suis simplement curieux de savoir si vous pourriez extrapoler à partir de ce plan, l'appliquer de cette manière, disons, à la côte Ouest, ici.

Mes collègues m'ont entendu le dire en privé. J'ai toujours été déconcerté, lorsqu'il s'agit de transporter du pétrole vers la côte Ouest, car je me demande pourquoi nous ne choisissons pas la solution la plus facile. Ce que je veux dire, c'est que nous

railway corridors going there. We have power corridors. We have highways. Why are not we heading there? Why isn't that the first choice?

I understand when people get concerned about going through pristine land and certain areas like Kitimat. I understand the concern and I share that concern. I think we all share concern when it comes to environmental issues, but there are practical ways to do things.

You see areas that are already — I don't want to say compromised — used where corridors already exist. Why isn't the industry keen on those areas when it comes to moving the petroleum?

Mr. Bruce: To answer the specific question I am not sure why Kitimat and not Rupert. I think part of it is the shelteredness of bringing the larger 2-million-barrel tankers into Kitimat. Though it is narrow, it is deep and it provides a bit more safety.

If you know those inner straits currently there are American tankers running up and down that. Whenever the weather is bad on the West Coast or west of the islands, Queen Charlottes and the like, they move into the eastern.

Most recently many of you would have known about the Russian tanker full of a very, very toxic chemical that had lost stearage. Haida Gwaii officials were trying to figure out where they were going to let it run aground, where it would do the least damage.

We have no capacity up there except for Vancouver, which is a 12- or 14-hour tugboat drive away, or up in the Alaska Peninsula, which is another 12-hour tugboat drive away, to come down and service that area.

Any addition, whether it be at Rupert or Kitimat, will provide some kind of tugboat and Coast Guard capability in a place where currently it is unserved. There are lots of tankers moving through there now.

I do not know about the specific decision but my concern again goes back to the narrative. I do not think people are dealing with facts when they are talking about the pristine areas out there because we are running lots of tankers up there now full of sulfuric acid, oil and all the rest of that.

The Deputy Chair: When I say pristine areas I am referring more to the land base. I mean oil in the water in a ship's bottom is oil in a ship's bottom. It is going to be there depending on the

disposons d'un port comme Prince Rupert. Nous avons des corridors ferroviaires qui s'y rendent. Nous avons des corridors énergétiques. Nous avons des routes. Pourquoi ne nous dirigeons-nous pas par là? Pourquoi ne s'agit-il pas du premier choix?

Je comprends lorsque des gens sont préoccupés par le fait de traverser des terres vierges et certaines régions, comme Kitimat. Je comprends la préoccupation, et je la partage. Je pense que nous sommes tous préoccupés en ce qui concerne les questions environnementales, mais il y a des façons pratiques de faire les choses.

On voit des régions qui sont déjà — je ne veux pas dire compromises — utilisées, où il existe déjà des corridors. Pourquoi l'industrie ne s'intéresse-t-elle pas à ces régions en ce qui a trait au transport du pétrole?

M. Bruce : Pour répondre à la question précisément, je ne suis pas certain de savoir pourquoi on envisage Kitimat, et pas Rupert. Je pense qu'une partie de la raison tient au fait qu'on se sent protégé en amenant les navires-citernes de 2 millions de barils à Kitimat. Même si le passage est étroit, il est profond, et il offre un peu plus de sécurité.

Si vous connaissez ces détroits intérieurs, des navires-citernes américains y circulent actuellement. Lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises sur la côte Ouest ou à l'ouest des îles — les îles de la Reine-Charlotte et des îles de ce genre —, ils transportent le pétrole vers l'est.

Tout récemment, nombre d'entre vous auraient été au courant du navire-citerne russe rempli d'un produit chimique très, très toxique qui avait perdu l'erre nécessaire pour gouverner. Les responsables de Haida Gwaii tentaient de trouver où ils allaient le laisser s'échouer, l'endroit où il causerait le moins de dommages.

Nous n'avons aucune capacité, là-bas, à l'exception de Vancouver, qui est situé à 12 ou 14 heures de navigation en remorqueur, ou bien de la péninsule de l'Alaska, qui se trouve à une autre distance de 12 heures en remorqueur, qui puisse venir fournir des services à cette région.

Tout ajout, que ce soit à Rupert ou à Kitimat, fournira un certain type de capacité de remorquage et de garde côtière à un endroit où aucun service n'est actuellement offert. Beaucoup de navires-citernes y circulent actuellement.

Je ne connais pas la décision précise, mais, encore une fois, ma préoccupation revient au discours. Je ne pense pas que les gens s'attachent aux faits lorsqu'ils parlent des régions vierges, car nous faisons passer à cet endroit beaucoup de navires-citernes remplis d'acide sulfurique, de pétrole et de tous ces autres produits.

Le vice-président : Quand je dis « régions vierges », je parle plutôt de l'assise territoriale. Je veux dire que, du pétrole dans l'eau qui se trouve au fond d'un navire, c'est du pétrole au fond

environment of the ocean or the water. It is easier and there is less grief when you follow already existing land corridors than to cut through land that has not been disturbed in any way.

I am just curious why this does not seem to be part of the narrative when it comes to the large companies that want to move the petroleum. They do not seem to factor this into their deliberations.

Mr. Bruce: I think that is a very good question, senator. One of the things we are looking at is multi-use corridors. Why build a corridor just for a pipeline? Why build a corridor just for a road? Why build a corridor just for a bridge? I mean this country has two big ribbons called railways that cross this country. Could we not enhance that and move the pipelines through there? I think that is a very valid question.

Senator Unger: With regard to alternative energy and renewables how many years is it going to take for us to be there?

You mentioned Devon by 2050, so in my estimation we have roughly 30 years until it would be totally renewable alternative energy. Would you agree with that or would you comment?

Mr. Bruce: As all things, it is about the question of how much pressure is put on. Do you allow things to develop naturally so the market bears the development with some social pressure on things and how it goes? Or, do you incentivize the creation of a move toward more renewal energies, how much incentive you use and how many changes to regulation you make to make it more affordable?

The final point is mandate. You mandate a move to that. You can do that through a number of other mechanisms, regulation being one of them. It is either do you allow it to proceed as it is proceeding, do you incentivize it, or do you mandate it? That will really drive some of your timeline issues.

When we look at Europe, for example, digesters are turning green waste into biofuel. There are 9,500 in Germany but their kilowatt costs are like 31 cents and ours are 3 or 4 cents. The incentives for the market to start looking at some of that are not necessarily there.

I am not saying increase the cost of electricity, but what I am saying is that if you look at what you are trying to achieve you need to look at a broad spectrum of tools to enhance the move toward that particular initiative, including making regulation changes to ensure that it occurs.

d'un navire. Il va être là, selon l'environnement de l'océan ou l'eau. Il est plus facile de suivre les corridors terrestres qui existent déjà, et cela cause moins d'ennuis, que de passer à travers des terres qui n'ont été perturbées d'aucune manière.

Je suis seulement curieux de savoir pourquoi cela ne semble pas faire partie du discours des grandes entreprises qui veulent transporter le pétrole. Elles ne semblent pas tenir compte de cette possibilité dans leurs délibérations.

M. Bruce : Je pense qu'il s'agit d'une très bonne question, monsieur le sénateur. L'une des choses que nous envisageons, ce sont des corridors à usages multiples. Pourquoi construire un corridor seulement pour un pipeline? Pourquoi construire un corridor seulement pour une route? Pourquoi construire un corridor seulement pour un pont? Je veux dire que le pays compte deux gros rubans appelés chemins de fer qui le traversent. Ne pourrions-nous pas améliorer ce corridor et y faire passer les pipelines? Je pense qu'il s'agit d'une question tout à fait valide.

La sénatrice Unger : Pour ce qui est de l'énergie de remplacement et des sources d'énergie renouvelables, combien d'années va-t-il nous falloir pour en arriver là?

Vous avez mentionné Devon, d'ici 2050, alors, selon mon estimation, nous disposons d'à peu près 30 ans avant que la totalité des sources d'énergie soient renouvelables. Seriez-vous d'accord avec cette affirmation, ou voudriez-vous formuler un commentaire?

M. Bruce : Comme toutes choses, la question est de savoir quel degré de pression est exercé. Laisse-t-on les choses évoluer naturellement de manière à ce que le marché porte le développement et qu'une certaine pression sociale soit exercée sur les choses et sur leur déroulement? Ou bien encourage-t-on la création d'un passage vers un plus grand nombre de sources d'énergie renouvelables, et, dans ce cas, combien d'incitatifs utilise-t-on, et combien de modifications apporte-t-on à la réglementation pour rendre l'énergie plus abordable?

Le dernier élément, c'est le mandat. Il faut rendre obligatoire l'adoption de ces sources d'énergie. On peut le faire au moyen d'un certain nombre d'autres mécanismes, dont la réglementation. Soit on permet au processus de se dérouler comme il se déroule, soit on stimule la transition, soit on la rend obligatoire. Cela dictera vraiment certains des enjeux liés à votre échéancier.

Quand nous regardons l'Europe, par exemple, des digesteurs transforment des déchets végétaux en biocarburants. Il y en a 9 500 en Allemagne, mais leurs coûts du kilowatt ressemblent à 31 cents, et les nôtres sont de 3 ou 4 cents. Il n'y a pas nécessairement d'incitatif pour que le marché commence à étudier certaines de ces options.

Je ne dis pas qu'il faut augmenter le coût de l'électricité, mais, ce que je dis, c'est que, si vous regardez le but que vous tentez d'atteindre, vous devez étudier un vaste spectre d'outils qui permettent d'améliorer la transition vers cette initiative particulière, notamment en apportant des modifications réglementaires visant à s'assurer qu'elle a lieu.

Senator Unger: You used the word “incentivize.” That is your word. I think subsidize. For example, Ontario has a lot of turbines with which a lot of people are very unhappy. Their electricity costs keep going up and they are being subsidized to a large degree. I do not see that as being the way into this new world.

I guess my point would be: Would you agree that we still need the hydrocarbon industry for the foreseeable future until these green energy technologies prove themselves sustainable? Right now they are not.

Mr. Bruce: I would agree with the presumption that the petrochemical industry is here to stay and it is going to be here for a very long time to come. We enjoy a certain quality of life that is driven by our oil both in terms of direct and indirect benefits in plastics and all the rest of it. When I talk about value-add industries the point is that we upgrade from bitumen to diesel to get by-products. Those by-products are then turned into propane, methane, polyester, and on and on and on it goes.

Unless we find something completely different that would be a pretty radical change, I would say, in at least our lifetimes. What green technology will enable us to do is to leverage some of these things that can then enhance and replace some of the products that we use oil for now or natural gas or anything else of that nature.

Incentives do not necessarily mean money. Although it largely does in a larger context it does not necessarily mean money. I go back to the regulations. Governments control regulations. Regulations can be an incentive unto themselves. If you deregulate or change a regulation on a certain aspect then private industry may look and see that this will work for them.

It is a conversation that needs to happen between those that are doing clean tech or green and then those that produce the regulations to see where you can come up with a balance.

The Deputy Chair: I would like to thank Mr. Bruce and Mr. Sarnecki for their participation.

I wish to welcome the next group of witnesses. From the City of Red Deer, Her Worship Tara Veer, Mayor; from Alberta's Industrial Heartland Association, Her Worship Gayle Katchur, Vice-Chair and Mayor, City of Fort Saskatchewan; Pam Cholak, Director of Stakeholder Relations; and Lori Mills, Energy Liaison, Strathcona County.

I would ask you, beginning with Mayor Veer, if you would make your presentations and the senators will afterward have questions.

La sénatrice Unger : Vous avez utilisé le terme « inciter ». C'est le terme que vous avez employé. Je pense à « subventionner ». Par exemple, l'Ontario compte beaucoup de turbines dont bien des gens ne sont pas très contents. Ses coûts d'électricité n'arrêtent pas d'augmenter, et son électricité est subventionnée dans une grande mesure. Je ne considère pas qu'il s'agit de la voie qui mène à ce nouveau monde.

Je suppose que je veux en venir à ceci : seriez-vous d'accord pour dire que nous avons encore besoin de l'industrie des hydrocarbures pour l'avenir prévisible, jusqu'à ce que ces technologies énergétiques écologiques s'avèrent durables? Actuellement, elles ne le sont pas.

M. Bruce : Je serais d'accord avec la supposition que l'industrie pétrochimique est là pour de bon et qu'elle sera là pendant encore très longtemps. Nous jouissons d'une certaine qualité de vie qui est attribuable à notre pétrole, du point de vue des avantages directs et indirects liés au plastique et à tout le reste. Quand je parle d'industries à valeur ajoutée, là où je veux en venir, c'est que nous effectuons la valorisation du bitume au diesel afin d'obtenir des sous-produits. Ces sous-produits sont ensuite transformés en propane, en méthane, en polyester, et la liste est longue.

Si nous ne trouvons pas quelque chose de complètement différent qui constituerait un changement assez radical, je dirais, au moins de notre vivant, ce que la technologie écologique nous permettra de faire, c'est mettre à profit certaines des choses qui peuvent ensuite améliorer et remplacer certains des produits pour lesquels nous utilisons actuellement du pétrole ou du gaz naturel, ou quoi que ce soit de cette nature.

Les incitatifs ne se résument pas nécessairement à de l'argent. Même si c'est le cas, dans un contexte plus vaste, ils ne désignent pas nécessairement de l'argent. Je reviens sur la réglementation. Les gouvernements contrôlent la réglementation. Il peut s'agir d'un incitatif en soi. Si on dérègle un certain aspect ou qu'on modifie la réglementation qui s'y applique, alors, l'industrie privée pourrait regarder et voir que cela va fonctionner pour elle.

Il s'agit d'une conversation qui doit être tenue entre les personnes qui mettent au point des technologies propres ou écologiques et celles qui produisent les règlements pour voir où on peut établir un équilibre.

Le vice-président : Je voudrais remercier M. Bruce et M. Sarnecki de leur participation.

Je voudrais souhaiter la bienvenue au prochain groupe de témoins. Son Honneur Tara Veer, mairesse de la Ville de Red Deer; et, de l'Alberta's Industrial Heartland Association, son honneur Gayle Katchur, vice-présidente et mairesse de la Ville de Fort Saskatchewan; Pam Cholak, directrice des relations avec les intervenants; et Lori Mills, agente de liaison en matière d'énergie, du comté de Strathcona.

Je vous demanderais — en commençant par la mairesse Veer — de bien vouloir présenter vos exposés; ensuite, les sénateurs auront des questions à vous poser.

Her Worship Tara Veer, Mayor, City of Red Deer:
Mr. Chairman, honourable senators, thank you for the opportunity to present to you from a mayor's perspective and on behalf of Alberta's third largest city.

My intent is to submit testimony to hopefully reframe what has become a nationally divisive debate about if energy products should be transported to how best to safely transport Canadian product to both domestic and international markets. I will speak to the responsibility of the federation to do so on grounds of economic diversification, Canadian sovereignty, environmental responsibility, and the ethical imperative of good government. Under federalism we are all aware that Transport Canada is mandated with responsibility to make provision for the safe transport of domestic product to fulfill Canada's national objectives.

The question before our country should be less a judgment of pipelines per se but how do we mitigate any risks associated with how we choose to transport the energy that all Canadians rely upon.

Our country requires energy for innovations in medicine, environmental protection, goods and services production, transport and retailing, research and development, as well as manufacturing. The economics of energy transport is therefore beyond the employment, commodity and value-added contributions to GDP that we traditionally tend to associate with the energy sector. All regions and all Canadians rely on energy not just as a sector in and of itself but as a diversification driver.

Long-term sustainability is the ultimate objective of energy transport. Energy is foundational to all existing and emerging regional and national economies. Shipping industries off the St. Lawrence Seaway and off eastern and western coastlines rely on energy. B.C.'s forestry industries, Ontario's manufacturing industry, intellectual industries, tourism industries and one of Quebec's largest employers rely on energy.

Some jurisdictions will suggest that domestic energy transport has no direct or indirect economic benefit for their constituencies. However sustainable provincial and federal coffers through energy royalties, income tax and federal equalization payments translate into essential public infrastructure and government services that have both direct and indirect economic benefit for all Canadians.

Son Honneur Tara Veer, mairesse, Ville de Red Deer :
Monsieur le président et mesdames et messieurs les sénateurs, je vous remercie de me donner la possibilité de m'adresser à vous du point de vue d'une mairesse et au nom de la troisième ville en importance de l'Alberta.

J'ai l'intention de présenter un témoignage dans l'espoir de recentrer ce qui est devenu un débat qui sème la discorde à l'échelle nationale au sujet du fait que les produits énergétiques devraient être transportés ou non et de la meilleure façon de transporter en toute sécurité les produits canadiens vers des marchés intérieurs et étrangers. J'aborderai la responsabilité de la fédération de le faire pour des raisons de diversification économique, de souveraineté canadienne, de responsabilité environnementale et en raison de l'impératif éthique d'un bon gouvernement. Sous le régime du fédéralisme, nous savons tous que le mandat de Transports Canada comprend la responsabilité de prendre des dispositions relatives au transport sécuritaire des produits nationaux afin d'atteindre les objectifs nationaux du Canada.

La question qui se pose à notre pays devrait moins être un jugement à l'égard des pipelines en soi que porter sur la façon dont nous atténuons tout risque associé à la façon dont nous choisissons de transporter l'énergie sur laquelle comptent tous les Canadiens.

Notre pays a besoin d'énergie pour l'innovation dans les domaines de la médecine, de la protection environnementale, de la production de biens et de services, des transports et de la vente au détail, de la recherche et du développement ainsi que de la fabrication. Par conséquent, l'économie du transport de l'énergie va au-delà de l'emploi, des marchandises et des contributions à valeur ajoutée au PIB que nous avons habituellement tendance à associer au secteur de l'énergie. Toutes les régions et tous les Canadiens dépendent de l'énergie, pas seulement en tant que secteur en soi, mais en tant que facteur de diversification.

La durabilité à long terme est l'objectif ultime du transport de l'énergie. Elle est fondamentale à toutes les économies existantes et émergentes, régionales et nationales. Les industries de l'expédition par la Voie maritime du Saint-Laurent et par les côtes Est et Ouest dépendent de l'énergie. Les industries forestières de la Colombie-Britannique, l'industrie manufacturière de l'Ontario, les industries intellectuelles, les industries du tourisme et l'un des plus grands employeurs du Québec dépendent de l'énergie.

Certaines provinces laissent entendre que le transport de l'énergie n'offre aucun avantage économique direct ou indirect à leurs électeurs. Toutefois, les trésors provinciaux et fédéraux durables grâce aux redevances énergétiques, à l'impôt sur le revenu et aux paiements de péréquation fédéraux se traduisent par des infrastructures publiques essentielles et par des services gouvernementaux qui procurent un avantage économique direct et indirect à tous les Canadiens.

Our country is forfeiting opportunity. This is not an opportunity cost in a financial sense for Alberta alone but one borne by all Canadians as long as we remain bound by systemic, competitive disadvantage. It is an opportunity cost in both community and country building. Some are saying no to pipelines when what we actually need to say no to is the forfeiture of our environmental, economic and social sovereignty to other energy source countries and our sole customers to the south.

There are many who challenge energy transportation on environmental grounds but it is arguable that if Canadians are not masters of our environmental fate we are simply shifting the environmental burden of transport.

Energy is already being transported through every jurisdiction in our country. It is only a question of how. A comprehensive environmental perspective, however, would consider the cumulative effects of sourcing energy for Canadians from other parts of the world, source countries with environmental negligence, violations and unsustainable practices. Opposing environmentally ethical energy arguably contributes to the aggregate of detrimental environmental impact by sourcing energy for domestic purpose from countries without environmental conscience.

Canada is respected internationally for our human rights record and all that is synonymous with being Canadian. Those who oppose domestic energy transport must acknowledge the consequences of continuing with the status quo, rather than opting to source from Canadian producers who not only abide by the most stringent environmental regulations and labour standards in energy producing countries but who are also producers of environmental innovations and technologies in all aspects of resource extraction, production, as well as refinement.

Good government engages in democratic process that is uncompromising in integrity, transparency, accountability and fairness in its due process. The credibility of recommendations regarding how our country will choose to safely transport all domestic products will be directly correlated to the credibility of the process that those recommendations will be built upon.

Consultation with indigenous persons must be early, ongoing and through mechanisms that recognize rights of self-determination. Consultation with environmental stakeholders, energy stakeholders and the general public must also be early, ongoing and comprehensive.

Notre pays est en train de renoncer à une occasion. Il ne s'agit pas d'un coût de renonciation dans un sens financier pour l'Alberta seulement : le coût sera assumé par tous les Canadiens, tant que nous demeurerons liés par un désavantage concurrentiel systémique. Il s'agit d'un coût de renonciation en ce qui a trait au renforcement des collectivités et du pays. D'aucuns disent non aux pipelines, alors que, ce que nous avons vraiment besoin de dire, c'est non à l'abandon de notre souveraineté environnementale, économique et sociale au profit d'autres pays sources d'énergie et de nos seuls clients au sud.

De nombreuses personnes contestent le transport de l'énergie pour des motifs environnementaux, mais on peut faire valoir que, si les Canadiens ne sont pas maître de leur destin environnemental, ils ne font que déplacer le fardeau environnemental du transport.

On transporte déjà l'énergie dans toutes les provinces du pays. Ce n'est qu'une question de déterminer comment on procède. Toutefois, une perspective environnementale complète tiendrait compte des effets cumulatifs de l'approvisionnement en énergie pour les Canadiens depuis d'autres parties du monde, de pays sources qui font preuve de négligence, commettent des infractions environnementales et adoptent des pratiques non durables. On peut faire valoir que le fait de s'opposer à une énergie environnementalement éthique contribue à l'accumulation de conséquences environnementales néfastes causées par l'approvisionnement en énergie à des fins intérieures depuis des pays sans conscience environnementale.

Le Canada est respecté à l'échelle internationale pour son bilan en matière de droits de la personne et pour tout ce qui est synonyme du fait d'être canadien. Les personnes qui s'opposent au transport intérieur de l'énergie doivent reconnaître les conséquences d'un maintien du statu quo au lieu de l'option de s'approvisionner auprès de producteurs canadiens qui non seulement respectent la réglementation environnementale et les normes de travail les plus rigoureuses des pays producteurs d'énergie, mais qui sont aussi des producteurs d'innovations et de technologies environnementales dans tous les aspects liés à l'extraction, à la production et au raffinage des ressources.

Les bons gouvernements participent à un processus démocratique qui ne compromet pas son intégrité, sa transparence, sa responsabilité et l'équité dans son application régulière de la loi. La crédibilité des recommandations concernant la façon dont le pays choisira de transporter de façon sécuritaire tous les produits intérieurs sera en corrélation directe avec la crédibilité du processus sur lequel s'appuieront ces recommandations.

Les consultations avec les Autochtones doivent avoir lieu tôt, être continues et être tenues par des mécanismes qui reconnaissent les droits à l'autodétermination. Les consultations avec les intervenants environnementaux, les intervenants du secteur de l'énergie et le grand public doivent aussi avoir lieu tôt et être continues et complètes.

Honourable senators, in terms of how Canada chooses to transport domestic product I submit to you that the Canadian way is to choose environmentally and socially ethical energy, to choose sovereignty and sustainability for our national economy, and to find a way how with all Canadians and in the interest of all Canadians.

I will leave you today with submission packages on behalf of Red Deer city council and the citizens of our community, including the resolution that we unanimously adopted in support of safe domestic energy transport.

As one of Canada's fastest growing and most dynamic cities we are relying heavily on your recommendations and report. Our local unemployment is at an historic high of 10 per cent and for the first time in 40 years we have lost population.

Your decision matters to your fellow Canadians in central Alberta. We appeal to you to find a way how that respects the economic, social and environmental interests, not just of central Albertans but of all Canadians. Thank you.

Pam Cholak, Director of Stakeholder Relations, Alberta's Industrial Heartland Association: Good afternoon, Mr. Chairman and honourable Senate committee members. My name is Pam Cholak and I am Director of Stakeholder Relations for Alberta's Industrial Heartland Association, also known in short form as the AIHA which I will reference frequently through my presentation today.

I am very pleased to have joining me this afternoon representatives of two of our member municipalities, Her Worship Gayle Katchur, Mayor of Fort Saskatchewan and Vice-Chair of Alberta's Industrial Heartland Association, as well as Lori Mills, Energy Liaison for Strathcona County.

I am also very pleased to be sitting here among such an esteemed panel of women talking about energy and how that impacts our Canadian nation today, and I would daresay that this is a very esteemed panel that I am part of.

On behalf of AIHA, thank you for the opportunity to meet with you today to provide some overview remarks on behalf of Alberta's Industrial Heartland and to answer any questions that you may have. We are very pleased to have our Alberta senators here and we welcome those from other places in Canada. Welcome to Alberta.

We understand the mandate of this committee is to focus on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and

Mesdames et messieurs, en ce qui concerne la façon dont le Canada choisit de transporter son produit intérieur, je soutiens que la façon de faire canadienne consiste à choisir l'énergie environnementalement et socialement éthique, à choisir la souveraineté et la durabilité pour notre économie nationale et à trouver une façon de procéder avec tous les Canadiens et dans leur intérêt.

Je vais vous laisser aujourd'hui avec des documents de présentation au nom du conseil municipal de Red Deer et des citoyens de notre collectivité, y compris la résolution que nous avons adoptée à l'appui du transport sécuritaire de l'énergie intérieure.

En tant que l'une des villes dont la croissance est la plus rapide et parmi les plus dynamiques du Canada, nous dépendons fortement de vos recommandations et de votre rapport. Notre taux de chômage local a atteint un sommet historique de 10 p. 100 et, pour la première fois en 40 ans, nous avons perdu des membres de notre population.

Votre décision a de l'importance pour vos concitoyens canadiens du centre de l'Alberta. Nous vous prions de trouver une façon de faire qui respecte les intérêts économiques, sociaux et environnementaux, pas seulement des Albertains du centre de la province, mais aussi de tous les Canadiens. Merci.

Pam Cholak, directrice des relations avec les intervenants, Alberta's Industrial Heartland Association : Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité sénatorial. Je m'appelle Pam Cholak, et je suis directrice des relations avec les intervenants de l'Alberta's Industrial Heartland Association, aussi appelé par son sigle, l'AIHA, que je mentionnerai fréquemment tout au long de mon exposé d'aujourd'hui.

Je suis très heureuse que les représentantes de deux de nos municipalités membres se soient jointes à moi cet après-midi, soit son honneur Gayle Katchur, mairesse de Fort Saskatchewan et vice-présidente de l'Alberta's Industrial Heartland Association, et Lori Mills, agente de liaison en matière d'énergie du comté de Strathcona.

Je suis également très heureuse de comparaître au sein d'un groupe de témoins composé de femmes très estimées et de discuter de l'énergie et de la façon dont elle influe sur notre pays — le Canada — aujourd'hui, et j'oserais dire que je fais partie d'un groupe de témoins très estimé.

Au nom de l'AIHA, je vous remercie de me donner la possibilité de vous rencontrer aujourd'hui afin de présenter un certain aperçu au nom de l'Alberta's Industrial Heartland Association et de répondre à toute question que vous pourriez me poser. Nous sommes ravis de rencontrer nos sénateurs albertains ici présents, et nous souhaitons la bienvenue à ceux qui viennent d'autres endroits du Canada. Bienvenue en Alberta.

Nous croyons savoir que le comité a pour mandat de se concentrer sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada

West Coasts. As Canada's largest hydrocarbon processing region and Western Canada's energy hub, energy infrastructure including pipeline, rail and roadway access is critical to Alberta's Industrial Heartland. To be clear, pipeline access to tidewater is critical for our region, our province and our nation to reach export markets where better value for our natural resources is achieved.

Pipelines are much more than just the means to moving product. Pipelines are a part of a large, complex energy industry that employs thousands of Canadians and has the capacity to positively impact lives beyond our Canadian borders.

This discussion on pipelines while sometimes frustrating to us in Alberta is in some ways positive because it allows us to talk about consequences and the impact coordinated energy infrastructure or lack thereof in our country has on market access, jobs, investment potential and our overall competitiveness.

Let me tell you a little bit more about who we are and why energy transportation is so critical to Alberta's Industrial Heartland. Alberta's Industrial Heartland Association is a municipal not-for-profit organization focused on attracting and retaining sustainable industry development in a specialized industrial region encompassing eight municipalities and covering over 582 square kilometres of land now known as Alberta's Industrial Heartland.

Our membership is comprised solely of five regional municipalities: the City of Edmonton, the City of Fort Saskatchewan, Strathcona County, Sturgeon County and Lamont County. In addition to the full membership AIHA has three associate members that include the Town of Redwater, the Town of Bruderheim and the Town of Gibbons. Collectively our membership represents 1.2 million residents in the capital region.

For the past 18 years industrial heartland municipalities have taken a proactive and co-operative approach to planning for industrial developments in the region. A leading principle of AIHA is to promote responsible, sustainable development within the region. This requires collaborative planning for infrastructure, services, emergency preparedness and land use that are guided by the principles of environmental stewardship, sustainable community growth and economic prosperity across all areas.

AIHA is the model of collaboration, partnership and synergistic operations. Alberta's Industrial Heartland, AIH, is Canada's largest hydrocarbon processing region, home to a synergistic industrial cluster encompassing over 40 companies

et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique. En tant que première région de transformation des hydrocarbures en importance au Canada et que centre énergétique de l'Ouest du Canada, nous savons que les infrastructures énergétiques, y compris les pipelines, les chemins de fer et l'accès routier, sont essentielles au centre industriel de l'Alberta. Pour dire les choses clairement, l'accès aux côtes par pipeline est crucial pour notre région, pour notre province et pour notre pays afin que nous puissions atteindre des marchés d'exportation où nous obtiendrons un meilleur prix pour nos ressources naturelles.

Les pipelines sont bien plus qu'un simple moyen de transport d'un produit. Ils font partie d'une industrie de l'énergie importante et complexe qui emploie des milliers de Canadiens et qui a la capacité d'influer positivement sur des vies au-delà de nos frontières canadiennes.

Même si elle est parfois frustrante pour nous, en Alberta, d'une certaine manière, cette discussion sur les pipelines est positive parce qu'elle nous permet d'expliquer les conséquences et l'incidence d'une infrastructure énergétique coordonnée ou celles qu'aurait l'absence d'une telle infrastructure dans notre pays sur l'accès aux marchés, sur l'emploi, sur le potentiel d'investissement et sur notre compétitivité en général.

Laissez-moi vous parler un peu plus de qui nous sommes et de la raison pour laquelle le transport de l'énergie est si crucial pour le centre industriel de l'Alberta. L'Alberta's Industrial Heartland Association est un organisme municipal sans but lucratif qui se concentre sur l'attrait et sur le maintien d'un développement industriel durable dans une région industrielle spécialisée englobant huit municipalités et s'étendant sur plus de 582 kilomètres carrés de territoire maintenant appelé le centre industriel de l'Alberta.

Nous ne comptons parmi nos membres que cinq municipalités régionales : les villes d'Edmonton et de Fort Saskatchewan et les comtés de Strathcona, de Sturgeon et de Lamont. En plus de l'ensemble de ses membres, l'AIHA compte trois membres associés, qui sont les villes de Redwater, de Bruderheim et de Gibbons. Ensemble, nos membres représentent 1,2 million de résidents de la région de la capitale.

Depuis les 18 dernières années, les municipalités du centre industriel adoptent une approche proactive et axée sur la collaboration par rapport à la planification du développement industriel dans la région. Un principe directeur de l'AIHA consiste à promouvoir un développement responsable et durable à l'intérieur de la région. Cela exige la planification en collaboration des infrastructures, des services, de la préparation aux situations d'urgence et de l'utilisation des terres, lesquels sont orientés par les principes de l'intendance environnementale, de la croissance communautaire durable et de la prospérité économique dans l'ensemble des domaines.

L'AIHA est le modèle de collaboration, de partenariat et d'opérations synergiques. Le centre industriel de l'Alberta est la première région de transformation des hydrocarbures en importance au Canada et compte un regroupement industriel

and more than \$30 billion worth of capital investments in energy and petrochemical processing facilities. Global companies such as Shell and Dow as well as integrated companies such as Pembina Pipelines operate within our heartland region.

Companies operating in the industrial heartland representing mid and downstream sectors, value-added as they are known, provide 6,500 full-time jobs to the region with an additional 23,000 indirect jobs and account for \$1.5 billion annually in local spending with additional moneys in charitable giving directly benefiting communities like Mayor Katchur's.

Alberta's Industrial Heartland is also home to Canada's newest refinery, North West Redwater Partnership Sturgeon Refinery. This newest refinery is employing 6,000 people directly during its construction phase and will supply Western Canada with its diesel needs while utilizing innovative technology for carbon capture. Innovation and diversification requires sustainable energy infrastructure.

Alberta's Industrial Heartland is also considered Western Canada's energy hub. Strategically located at the hub of major oil and natural gas pipeline systems for Western Canada's resource base, infrastructure required to transport both raw feedstock and refined or upgraded products is critical to operations.

From a pipeline perspective every major pipeline in Canada runs through the industrial heartland and major export pipelines such as the proposed Northern Gateway project originate in the heartland. The industrial heartland has the highest density of pipelines of any region in Canada. Five major oil terminal companies including TransCanada, MEG Energy and Access Pipeline with multimillions of barrels of storage capacity are also located in the region. We value safety of energy products and the transportation thereof.

With recent delays to expansion of export market pipelines, companies are looking for a plan B to get our products to global markets. This requires the transfer of oil from pipelines to facilities that load the bitumen and oil to railcars. Three oil-to-rail facilities operate in our region with a capacity of 320,000 barrels per day, with three additional facilities being considered.

Today we also want to highlight the importance of gaining access to global markets. Canada does not have the population to consume all the natural resources available to us. In addition, the United States is increasing its own production capacity,

synergique englobant plus de 40 entreprises et des investissements de capitaux d'une valeur de plus de 30 milliards de dollars dans des installations de transformation énergétique et pétrochimique. Des entreprises mondiales, comme Shell et Dow, de même que des entreprises intégrées, comme Pembina Pipelines, mènent leurs activités dans notre région centrale.

Les entreprises exploitées dans le centre industriel représentent des secteurs intermédiaires et d'aval — à valeur ajoutée, comme on les appelle — fournissent 6 500 emplois temps plein à la région et 23 000 emplois indirects de plus. Elles comptent pour 1,5 milliard de dollars par année de dépenses locales et des sommes additionnelles en dons caritatifs profitant directement à des collectivités comme celles de Mme Katchur.

Dans le centre industriel de l'Alberta se trouve également la plus récente raffinerie du Canada, soit celle de North West Redwater Partnership, à Sturgeon. Cette nouvelle raffinerie emploie 6 000 personnes directement durant sa phase de construction et approvisionnera l'Ouest du Canada en répondant à ses besoins en diesel, tout en utilisant une technologie novatrice pour la capture du carbone. L'innovation et la diversification requièrent une infrastructure énergétique durable.

Le centre industriel de l'Alberta est également considéré comme le centre énergétique de l'Ouest du Canada. Compte tenu de son emplacement stratégique au centre de réseaux majeurs d'oléoducs et de gazoducs pour les ressources de l'Ouest du Canada, les infrastructures requises pour transporter la matière première et les produits raffinés ou valorisés sont essentielles aux activités.

Du point de vue des pipelines, tous les grands pipelines du Canada passent par le centre industriel, et les pipelines d'exportation majeurs, comme la proposition de projet Northern Gateway, proviennent de là. Le centre industriel possède la plus forte densité de pipelines de toute région du Canada. Cinq entreprises de terminaux pétroliers, y compris TransCanada, MEG Energy et Access Pipeline, ayant une capacité d'entreposage de plusieurs millions de barils, sont également situées dans la région. Nous accordons de la valeur à la sécurité des produits énergétiques et à leur transport.

Étant donné les retards récents dans l'expansion des pipelines de transport vers les marchés d'exportation, les entreprises étudient un plan B pour acheminer nos produits vers les marchés mondiaux. Ce plan exige le transfert du pétrole entre les oléoducs et des installations qui chargent le bitume et le pétrole dans des wagons. Trois installations de chargement du pétrole à des fins de transport ferroviaire sont exploitées dans notre région et ont une capacité de 320 000 barils par jour, et l'établissement de trois installations supplémentaires est envisagé.

Aujourd'hui, nous voulons également souligner l'importance d'obtenir l'accès aux marchés mondiaux. La population du Canada n'est pas assez grande pour consommer toutes les ressources naturelles dont elle dispose. De plus, les États-Unis

decreasing U.S. demand for our oil and value-added products, as well as becoming a competitor to Canadian product in global markets.

A recent report completed for AIHA indicates that Canada has a competitive advantage over the United States in shipping time to the Asian region from the West Coast. This market opportunity not only allows us to sell our resources at a higher value but we also have an opportunity to export our cleaner resources into a region that uses more coal than any other commodity.

We have an opportunity to improve the environmental conditions and social aspects of our global community with increased access to markets, but clearly a pipeline to tidewater is not sufficient. We also need to ensure port capacity is appropriate to handle the product. Pipeline is one part of the market access story. It is not the only part.

Another key factor to consider in the energy strategy debate is the unintended consequence of decisions. Without adequate pipeline infrastructure rail capacity is strained as more oil is being moved by rail. With rail access critical to the movement of value-added product in the industrial heartland a clogging of the rail system results in increasing concern for timely delivery for our midstream and downstream products, higher expenses for our companies and greater safety risk for communities as more rail cars move across our country.

Further, the lack of timely decisions on pipelines and changing regulatory framework results in an investment community that is tentative to engage in our Alberta and Canadian markets. While it might seem that an oil pipeline decision should not impact a polypropylene investment decision, the fact is that investors are looking at how we make decisions in our province and country including the speed and reliability of those decisions.

No one is advocating for a reduction in the proper safety regulations and standards, but in the absence of clarity on those standards and a consistent approach by government reduced investor confidence can impede future jobs and is an unintended consequence in our industrial cluster.

The discussion on market access is much broader than whether or not pipelines should be built for the benefit of the oil and gas sector. The national discussion and strategy we encourage needs to be comprehensive and timely with attention given to rail, port and roadway infrastructure in addition to extension of pipeline capacity.

sont en train d'accroître leur propre capacité de production, ce qui réduit la demande américaine pour notre pétrole et pour nos produits à valeur ajoutée; ils deviennent également un concurrent des produits canadiens sur les marchés mondiaux.

Un rapport récemment produit pour l'AIHA indique que le Canada possède un avantage concurrentiel par rapport aux États-Unis du point de vue du temps d'expédition de la côte Ouest vers la région asiatique. Non seulement cette possibilité de marché nous permet de vendre nos ressources à un meilleur prix; elle nous donne également l'occasion d'exporter nos ressources propres vers une région qui utilise plus de charbon que toute autre marchandise.

Nous avons la possibilité d'améliorer les conditions environnementales et les aspects sociaux de notre communauté mondiale grâce à un accès accru à des marchés, mais il est clair qu'un pipeline menant aux côtes n'est pas suffisant. Nous devons également nous assurer que la capacité portuaire est adaptée au traitement du produit. Le pipeline n'est qu'une facette de l'accès aux marchés. Il ne s'agit pas de la seule partie.

Un autre facteur clé à prendre en considération dans le débat sur la stratégie énergétique, ce sont les conséquences inattendues des décisions. Sans une infrastructure de pipelines adéquate, des tensions sont exercées sur la capacité ferroviaire, car une plus grande quantité de pétrole est transportée par ce mode. Si l'accès ferroviaire est essentiel au transport des produits à valeur ajoutée dans le centre industriel, un engorgement du réseau ferroviaire entraînera un accroissement des préoccupations à l'égard de la livraison en temps opportun de nos produits intermédiaires et d'aval, des dépenses plus importantes pour nos entreprises et un plus grand risque pour la sécurité des collectivités, car un plus grand nombre de wagons circuleront dans l'ensemble du pays.

De plus, l'absence de décisions rapides quant aux pipelines et au cadre réglementaire changeant donne lieu à un milieu de l'investissement qui tente de mener ses activités sur nos marchés albertain et canadien. Même s'il pourrait sembler qu'une décision concernant un oléoduc n'aura pas d'incidence sur une décision concernant un investissement dans le polypropylène, le fait est que les investisseurs regardent comment nous prenons les décisions dans notre province et dans notre pays, y compris la rapidité et la fiabilité de ces décisions.

Personne ne milite en faveur d'une réduction de la réglementation et des normes de sécurité appropriées, mais, si ces normes ne sont pas claires et que le gouvernement n'adopte pas une approche uniforme, la confiance réduite des investisseurs peut nuire aux emplois à venir et est une conséquence imprévue à l'intérieur de notre grappe industrielle.

La discussion sur l'accès aux marchés est bien plus vaste que le fait de se demander si des pipelines devraient être construits ou non au profit du secteur pétrolier et gazier. La discussion nationale et la stratégie que nous encourageons doivent être complètes et rapides, et une attention doit être accordée aux infrastructures ferroviaires, portuaires et routières en plus de l'expansion de la capacité des pipelines.

Collaboration is of critical importance but we do need timely decisions that result in streamlined regulatory processes that support predictable, reliable, safe transportation options for our value-added products key to our industrial heartlands. We must remember that these decisions impact not only our region and our province but they impact all Canadians.

Mr. Chair and members of the committee, in summary Alberta's Industrial Heartland proves that through proper interjurisdictional planning, oil and energy logistics can be implemented in harmony with local municipalities and citizens. We believe that an effective pipeline system is part of a comprehensive energy infrastructure needed to maintain our national competitiveness. A national approach is needed to ensure rail and port capacity exists so that value-added production can grow in Canada and be utilized at home and in new markets, which will in turn provide new opportunities for jobs and economic growth.

Thank you, honourable senators, for your attention. My fellow panel members and I are very pleased to address any questions that you may have and the discussion that will occur. Thank you for having us.

Senator Mercer: Thank you, ladies, for the very informative presentations.

Mayor Veer, you may not have noticed as you were delivering your presentation, but when you reached your final paragraph Senator MacDonald and I exchanged a glance or two when you said your unemployment rate was at an historic high of 10 per cent. Senator MacDonald and I are from Nova Scotia and we will take your 10 per cent any time. However that indicates how serious the issue is and I do not want to make light of it. It was kind of interesting that Senator MacDonald and I both looked at each other and said, "Oh my, 10 per cent."

Both presentations are terrific and are very important for the deliberations of this committee and will have an effect upon what our report eventually says. One of the issues I see is that we need to take this message to a lot of other people. We need to take this message to people in Ontario. We need to take this message to people in Quebec and to a certain extent less so to people in New Brunswick and Nova Scotia. I think you will find that we Nova Scotians and New Brunswickers are probably a little more friendly to this.

You mentioned port capacity at least four times in your presentation. I want to tell you about port capacity, something that we have talked about here today and to others that people have not been paying attention to.

La collaboration est d'une importance cruciale, mais nous avons besoin de décisions rapides qui se soldent par des processus réglementaires simplifiés qui appuient des options de transport prévisibles, fiables et sécuritaires pour nos produits à valeur ajoutée qui sont la clé de notre centre industriel. Nous ne devons pas oublier que ces décisions touchent non seulement notre région et notre province, mais aussi l'ensemble des Canadiens.

Monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité, en résumé, le centre industriel de l'Alberta prouve que, grâce à une planification interprovinciale appropriée, la logistique pétrolière et énergétique peut être mise en œuvre en harmonie avec les municipalités et les citoyens locaux. Nous croyons qu'un réseau de pipelines efficace fait partie d'une infrastructure énergétique complète nécessaire pour maintenir notre compétitivité nationale. Il faut qu'une approche nationale soit adoptée pour assurer l'existence d'une capacité ferroviaire et portuaire afin que la production à valeur ajoutée puisse croître au Canada et être utilisée au pays et sur de nouveaux marchés, ce qui offrira de nouvelles perspectives d'emploi et de croissance économique.

Mesdames et messieurs les sénateurs, je vous remercie de votre attention. Les autres membres du groupe de témoins et moi-même nous réjouissons à l'idée de répondre à toute question que vous pourriez nous poser et de la discussion qui aura lieu. Merci de nous accueillir.

Le sénateur Mercer : Je vous remercie, mesdames, de vos exposés très instructifs.

Madame Veer, vous n'avez peut-être pas remarqué, pendant que vous présentiez votre exposé, mais, quand vous êtes arrivée à votre dernier paragraphe, le sénateur MacDonald et moi-même avons échangé un regard ou deux au moment où vous avez affirmé que votre taux de chômage avait atteint un sommet historique de 10 p. 100. Le sénateur MacDonald et moi-même sommes de la Nouvelle-Écosse, et nous prendrions vos 10 p. 100 n'importe quand. Quoi qu'il en soit, ce taux indique la gravité du problème, et je ne veux pas le minimiser. Il était un peu intéressant que le sénateur MacDonald et moi-même nous soyons regardés en nous disant : « Ça alors, 10 p. 100. »

Les deux exposés étaient formidables et sont très importants pour les délibérations du comité, et ils auront un effet sur le contenu éventuel de notre rapport. L'un des problèmes que je vois, c'est que nous devons faire passer ce message auprès de beaucoup d'autres gens. Nous devons le transmettre aux gens de l'Ontario. Nous devons le transmettre aux gens du Québec et, dans une certaine mesure, un peu moins aux gens du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. Je pense que vous constaterez que nous, Néo-Écossais et Néo-Brunswickois, sommes probablement un peu plus favorables à cette industrie.

Vous avez mentionné la capacité portuaire au moins quatre fois dans votre exposé. Je veux vous parler de la capacité portuaire, chose que nous avons abordée ici, aujourd'hui, et auprès d'autres intervenants et à laquelle les gens ne prêtent pas attention.

The focus on the Energy East pipeline has always been to end it in Saint John, New Brunswick. I would contend that is the wrong place. I would contend that yes, we need to have the pipeline go somewhere close to Saint John so that the Irving refinery, which is the largest refinery in Canada, will be able to have access to the product. Where you want to end up is at Strait of Canso in Nova Scotia where we currently have the capacity.

Currently, as you know better than the rest of us, we import oil from countries like Saudi Arabia, Venezuela, et cetera. We are importing oil all the time. The capacity to do that is at the Strait of Canso. To give you an idea where the Strait of Canso is, that is the strait that divides mainland Nova Scotia from Cape Breton, so right in there is where the oil comes in. There are huge storage tanks already there to receive the oil as it comes in as we move it west.

It would seem logical to me and to us that we need to start talking about moving past Saint John, New Brunswick, to the Strait of Canso for the very reason to avoid building a terminal. It is not a land-based terminal that they would build in Saint John. It would be a water-based terminal because of the geography of the harbour there.

We could avoid the criticism and I would suggest the protest from the environmentalists over having tankers coming in and out of the environmentally sensitive Bay of Fundy. The Bay of Fundy has the largest tides in the world. When the tides go out in the Bay of Fundy it is just a mass of mud in many places, if you have ever been there. It is a fabulous place to see. However it is also environmentally sensitive for a number of species, in particular certain types of whales that summer in the Bay of Fundy.

I am thinking that we have this terminal at the Strait of Canso where we are already storing all kinds of oil that is coming into the country. It would make sense. Why wouldn't we use that same terminal to send oil out of the country?

Also, as someone mentioned earlier today, from a shipping point of view it is two days closer to the market, whatever market you might choose, whether it be India or certain parts of China. The Strait of Canso is a couple of days closer to India and certain parts of China than is the Port of Vancouver, believe it or not, if you go down through the Suez Canal, et cetera.

After my speech I will get to my question. Do you have a plan to take your very good message to another level, for example to the national municipal organizations? When the Federation of Municipalities meets are you there presenting this? Are you there selling this?

La cible de l'oléoduc Énergie Est a toujours été qu'il se termine à Saint John, Nouveau-Brunswick. Je serais d'avis qu'il s'agit du mauvais endroit. J'affirmerais que, oui, nous devons faire en sorte que l'oléoduc aboutisse quelque part à proximité de Saint John, afin que la raffinerie d'Irving, qui est la plus importante au Canada, soit en mesure d'accéder au produit. L'endroit où vous voulez qu'il aboutisse, c'est au détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse, où nous avons actuellement la capacité nécessaire.

Comme vous le savez mieux que nous autres, actuellement, nous importons du pétrole de pays comme l'Arabie saoudite, le Venezuela, et cetera. Nous importons tout le temps du pétrole. La capacité de le faire se trouve au détroit de Canso. Pour vous donner une idée de l'endroit où se trouve le détroit, il s'agit de celui qui divise la Nouvelle-Écosse continentale du Cap-Breton, alors c'est directement là qu'arrive le pétrole. D'énormes réservoirs de stockage s'y trouvent déjà pour recevoir le pétrole qui arrive et que nous transportons vers l'ouest.

Il me semblerait et il nous semblerait logique que nous ayons besoin de commencer à envisager d'aller plus loin que Saint John, Nouveau-Brunswick, jusqu'au détroit de Canso, pour la simple raison que cela nous éviterait d'avoir à construire un terminal. Il ne s'agit pas du terminal terrestre qui serait construit à Saint John. Il s'agit d'un terminal marin, en raison de l'emplacement géographique du port qui s'y trouve.

Nous pourrions éviter la critique, et, à mon avis, les protestations des environnementalistes au sujet de la perspective que des navires-citernes entrent dans la baie de Fundy, qui est écologiquement vulnérable, et en sortent. Cette baie est le lieu des plus importantes marées du monde, parce que quand les eaux se retirent de la baie de Fundy, ce n'est plus qu'une masse de boue, à de nombreux endroits. Je ne sais pas si vous y êtes déjà allé. C'est un endroit fabuleux à voir. Toutefois, il est également fragile, d'un point de vue écologique, pour un certain nombre d'espèces, en particulier certains types de baleines qui passent l'été dans la baie de Fundy.

Je me dis que nous disposons de ce terminal au détroit de Canso, où nous entreposons déjà tous les types de pétrole qui arrivent au pays. Ce serait logique. Pourquoi n'utiliserions-nous pas le même terminal pour envoyer le pétrole à l'extérieur du pays?

Par ailleurs, comme quelqu'un l'a mentionné plus tôt, du point de vue de l'expédition, ce lieu est situé à deux jours de moins du marché, quel que soit le marché que vous puissiez choisir, qu'il s'agisse de l'Inde ou de certaines parties de la Chine. Le détroit de Canso est à deux ou trois jours de moins de distance de l'Inde et de certaines parties de la Chine que le port de Vancouver, croyez-le ou non, si on passe par le canal de Suez, par exemple.

Après mon discours, je vais en arriver à ma question. Avez-vous un plan pour faire passer votre très bon message à un autre niveau, par exemple, aux organisations municipales nationales? Quand la Fédération des municipalités se réunit, présentez-vous ce message? Vendez-vous cette salade?

All of us who support the pipelines have a job to do as salespeople. We need to be talking to our friends and our neighbours, and particularly to those people who might be opposed to pipeline development, about this and to really demonstrate that this is a benefit to them. Obviously I want you to promote the fact that we should be going to the Strait of Canso, but that is Senator MacDonald's and my politics. We will continue to push that. Do you have a plan to bring this to another level?

Her Worship Gale Katchur, Vice-Chair and Mayor, City of Fort Saskatchewan, Alberta's Industrial Heartland Association: Thank you very much. I wear the Capital Region Board hat as well, so I wear multiple hats and I know they presented prior to our coming in. I am a mayor, a member of the land use committee for the Capital Region Board, and a vice-chair of the pipeline committee corridors that we were talking about.

We ran one campaign at the FCM, I believe two years ago. We took a booth and brought our representatives and a small information package so that we could talk to everybody and let them know that pipelines are a benefit not just to those in the Alberta's Industrial Heartland or those in Alberta but to all Canadians. We have had a campaign to deal with this.

At that point in time two mayors alongside of me on the committee went out to B.C. and to one of the communities down east to talk about these benefits. They talked about the number of barrels we would be shipping. They talked about the environmental benefits and the saving of carbon capture and they ensured that when we are doing it through pipelines our railcars were not consumed solely by energy products but were there for agriculture and other manufacturing. We went out and we did a full campaign to talk about that.

That committee is now rolled into the land use bylaw. It is something that I will take back to see if we are interested, but it is very difficult for us to get into the FCM. We had to do it under special regulations to be there.

We have been out lobbying and advocating for these pipelines. We understand the benefits to all of Canada. There is one environmental benefit that we really like to promote. If you look around as you are coming into Edmonton or this region what do you see? You see beautiful parks. You see agriculture. You see trees and you see a wonderful environment. What you do not see is the pipelines because they are buried underground. We have been used to living with them for many years. We are used to them. What it does for us is it takes off the truck traffic. It has helped us with the rail traffic but we are now seeing an increased requirement for rail.

Nous tous, qui appuyons les pipelines, avons un travail de vendeur à faire. Nous devons parler à nos amis et à nos voisins, et plus particulièrement aux personnes qui pourraient s'opposer à l'aménagement de pipelines, à ce sujet et vraiment leur montrer que c'est avantageux pour eux. Évidemment, je veux que vous fassiez la promotion du fait que nous devrions aller au détroit de Canso, mais il s'agit de notre politique, au sénateur MacDonald et à moi-même. Nous allons continuer de faire valoir cette option. Avez-vous établi un plan pour porter ce message à un autre niveau?

Son Honneur Gale Katchur, vice-présidente et mairesse, Ville de Fort Saskatchewan, Alberta's Industrial Heartland Association : Merci beaucoup. Je porte le chapeau du Capital Region Board, moi aussi, alors j'en porte plusieurs, et je sais que des représentants du conseil ont témoigné avant notre arrivée. Je suis mairesse, membre du comité de l'utilisation des terres pour le Capital Region Board et vice-présidente du comité des pipelines responsable des corridors dont nous discutons.

Nous avons mené une campagne à la FCM, il y a deux ans, je crois. Nous avons pris un kiosque, amené nos représentants et apporté une petite trousse d'information afin que nous puissions parler à tout le monde et leur faire savoir que les pipelines sont avantageux, pas seulement pour les intervenants du centre industriel de l'Alberta ou pour les Albertains, mais aussi pour l'ensemble des Canadiens. Nous avons mené une campagne pour régler cette question.

À ce moment-là, deux maires qui, comme moi, étaient membres du comité, se sont rendus en Colombie-Britannique et dans une des collectivités de l'Est pour parler de ces avantages. Ils ont évoqué le nombre de barils que nous pourrions expédier. Ils ont expliqué les avantages environnementaux et l'économie au chapitre de la capture du carbone, et ils ont assuré les gens du fait que, lorsque nous utilisons des pipelines, nos wagons ne sont pas utilisés uniquement pour le transport de produits énergétiques, mais ils sont aussi là pour les produits agricoles et d'autres produits de fabrication. Nous sommes allés mener une pleine campagne pour parler de cela.

Ce comité est maintenant intégré dans le règlement administratif concernant l'utilisation des terres. Il s'agit de quelque chose dont je vais lui faire part si cela l'intéresse, mais il est très difficile pour nous d'entrer dans la FCM. Nous avons dû le faire au titre d'un règlement spécial.

Nous sommes allés faire du lobbying et avons milité en faveur de ces pipelines. Nous comprenons les avantages qu'ils offrent à tout le Canada. Il y a un avantage environnemental dont nous voudrions vraiment faire la promotion. Quand vous arrivez à Edmonton ou dans cette région, si vous regardez autour de vous, que voyez-vous? Vous voyez de magnifiques parcs. Vous voyez de l'agriculture. Vous voyez des arbres et vous voyez un environnement merveilleux. Ce que vous ne voyez pas, ce sont les pipelines, car ils sont sous terre. Nous sommes habitués de vivre avec eux depuis de nombreuses années. Nous y sommes habitués. L'avantage qu'ils nous procurent, c'est qu'ils réduisent

In answer to your question, absolutely we have been out there advocating and talking to other Canadians. We meet with Sarnia Lambton. They have an association similar to ours. We say that we need to talk together to the federal government to let them know that it is about all of Canada. We understand that yes, this is a benefit to all Canadians.

Senator Mercer: I applaud you for that and I think that is great. I guess I am still naive at the ripe old age of 69. I still do not understand the world. I am amazed that we are having such a protracted debate about pipelines after Lac-Mégantic.

Have you not been paying attention, Canadians? We had a train accident where dozens and dozens of people died and the town was almost destroyed and you need to have a better reason to have pipelines.

However I would suggest that maybe you do not need a small booth at the federation. You may need a larger booth now because you are going to have to continue. It is a continuous sales job for those of us who are supportive.

Ms. Katchur: Strathcona County and the Town of Whitecourt are bringing a resolution forward at the FCM this year for support. We have been bringing it to our council so this will be another avenue where we will be speaking up to let people know what the benefits are. I know Lori can speak more to that resolution but as an association we have passed resolutions in support of sending letters to our governments, our capital region and even at our local municipality. We have done that as well.

If I can just say, in 1985 our mayor was smart enough to recognize we could not have rail cars bringing toxic products through our communities. There is a safer way to transport them. In 1985 we took the rail out of downtown Fort Saskatchewan and it is now a safe distance away.

Yes, we need to continue to lobby and to do a better presentation. A resolution will be coming forward at the AUMA convention and I think it will have a considerable amount of debate.

Ms. Veer: Senator MacDonald, just to touch base on a couple of the points that you had made, I agree with your point around being proactive and intentional in the approach. Red Deer city council sponsored a motion before the Alberta Urban Municipalities Association that was unanimously adopted by us and was brought forward to our mayor's caucus in Alberta.

la circulation de camions. Ils nous ont aidés du point de vue de la circulation ferroviaire, mais nous observons maintenant un accroissement du besoin de transport ferroviaire.

En réponse à votre question, absolument, nous sommes allés militer en faveur des pipelines et en parler à d'autres Canadiens. Nous rencontrons les responsables de Sarnia Lambton. Leur association ressemble à la nôtre. Nous disons que nous devons nous adresser ensemble au gouvernement fédéral pour lui faire savoir qu'il est question de tout le Canada. Nous comprenons que, oui, cette industrie est avantageuse pour tous les Canadiens.

Le sénateur Mercer : Je vous applaudis pour cela, et je pense que c'est excellent. Je suppose que je suis encore naïf, à l'âge vénérable de 69 ans. Je ne comprends toujours pas le monde. Je suis étonné que nous tenions un débat aussi long au sujet des pipelines après la catastrophe de Lac-Mégantic.

N'étiez-vous pas à l'écoute, mesdames et messieurs les Canadiens? Un accident de train s'est produit, où plusieurs dizaines de personnes sont mortes et la ville a presque été détruite, et vous avez besoin d'une meilleure raison pour faire passer des pipelines.

Toutefois, je serais d'avis que vous n'avez peut-être pas besoin d'un petit kiosque à la fédération. Vous pourriez avoir besoin d'un grand kiosque, maintenant, parce que vous allez devoir continuer. Il s'agit d'un travail de vente continu pour ceux d'entre nous qui sont favorables aux pipelines.

Mme Katchur : Le comté de Strathcona et la Ville de Whitecourt présentent une résolution à la FCM cette année dans le but d'obtenir du soutien. Nous l'avons présentée à notre conseil, alors il s'agira d'une autre voie par laquelle nous prendrons la parole pour faire connaître les avantages aux gens. Je sais que Lori peut donner plus de détails sur cette résolution, mais, en tant qu'association, nous avons adopté des résolutions à l'appui de l'envoi de lettres à nos gouvernements, à notre région de la capitale et même à notre municipalité locale. Nous avons fait cela également.

Si je puis simplement le dire : en 1985, notre maire a eu l'intelligence de reconnaître que nous ne pouvions pas permettre à des wagons de transporter des produits toxiques à travers nos collectivités. Il existe un moyen plus sécuritaire de les transporter. En 1985, nous avons retiré le chemin de fer du centre-ville de Fort Saskatchewan, et il est maintenant situé à une distance sécuritaire.

Oui, nous devons continuer de faire du lobbying et mieux présenter la situation. Une résolution sera présentée à la FCM, et je pense qu'elle suscitera une quantité considérable de débats.

Mme Veer : Monsieur le sénateur MacDonald, simplement pour aborder deux ou trois des arguments que vous avez formulés, je suis d'accord avec celui qui concerne l'adoption d'une approche proactive et intentionnelle. Le conseil municipal de Red Deer a parrainé une motion devant l'Alberta Urban Municipalities Association, que nous avons adoptée à l'unanimité et qui a été présentée au caucus de notre mairesse, en Alberta.

FCM currently does have a committee that is studying this. You are correct, though, that the issue has ultimately become a debate on regional interest. The reframing absolutely needs to put it in terms of the Canadian interest.

On the point you raised around unemployment in Eastern Canada, our average of unemployment rate is usually around 2.5 to 3 per cent so for us 10 per cent is substantial. It is an exacerbation of unemployment in Eastern Canada as well because we lost population for the first time. The number of Eastern Canadians who exercise their charter mobility rights work in Alberta and then move back to Eastern Canada accounts for the population loss we have had.

I agree with your point but ultimately our governing purpose needs to be domestic and international market access and then debate how. Currently in terms of governance discussions there are roles for local governments, provincial governments and the national government around the outcomes and the vision regionally and nationally on how we are to facilitate that market access.

The NEB has become a bit of a catch-all for both outcomes instead of just the execution of how we safely transport that product. I agree with being proactive and intentional because not to decide is to decide and that is the frustration that all Canadians are feeling right now because we are in a status quo by de facto.

Obviously there is a changing climate around us in terms of risk on social, environment and economic fronts as well.

Senator Black: If I can just build for a moment or two on Senator Mercer's thoughts on communication, I look at this panel in front of me today and I recognize as an Albertan that you represent basically from Red Deer north one-half of the population of this province, which would be roughly 2 million people.

I have urged Mayor Veer in a private meeting and I would urge you as mayors that you should be speaking in the key markets of Toronto and Montreal. Perhaps the two of you together should launch a little tour. You should be using media availability because your faces are faces which people do not align with when they think of the energy industry. I think this is a very important optic.

I would also suggest to you that a meeting, if you have not done it, with Minister Sohi who is based here in Edmonton would be key so that he clearly understands the interests of 2 million

La FCM a effectivement un comité qui étudie la question à l'heure actuelle. Cependant, vous avez raison de dire que la question a fini par devenir un débat sur l'intérêt régional. Or, il faut absolument envisager la chose sous l'angle de l'intérêt des Canadiens.

Sur le point que vous avez soulevé concernant le chômage dans l'Est du Canada, notre taux moyen de chômage oscille habituellement autour de 2,5 à 3 p. 100, alors pour nous, 10 p. 100, c'est beaucoup. C'est une exacerbation du chômage dans l'Est du Canada également, parce que la population a diminué pour la première fois. Le nombre de Canadiens de l'Est qui exerce leur droit garanti par la Charte de circuler librement en allant travailler en Alberta pour ensuite revenir dans l'Est du Canada correspond à la diminution de la population que nous avons subie.

Je suis d'accord avec vous sur ce point, mais au bout du compte l'objectif principal doit être de favoriser l'accès aux marchés intérieur et international et ensuite de débattre de la façon d'y arriver. Actuellement, dans le cadre des discussions sur la gouvernance, il y a des rôles pour les administrations municipales, les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral concernant les résultats et la vision — à l'échelle des régions et du pays — de la façon dont nous devons faciliter cet accès aux marchés.

L'ONE est devenu en quelque sorte l'outil qui procurerait les deux résultats au lieu d'être uniquement le moyen d'assurer le transport sécuritaire du produit. Je suis d'accord pour qu'on agisse de façon proactive et délibérée, parce que la décision de ne pas prendre de décision en est une; c'est là que réside la frustration de tous les Canadiens actuellement, parce que cela revient — de fait — à maintenir le statu quo.

Le climat change de manière évidente autour de nous pour ce qui est des risques sur les plans social, environnemental et économique.

Le sénateur Black : Si je peux prendre un moment pour ajouter quelque chose aux commentaires du sénateur Mercer sur la communication, je regarde les témoins devant moi aujourd'hui et je reconnais que, en tant qu'Albertains, vous représentez essentiellement Red Deer et tout ce qui est au nord de Red Deer — la moitié de la population de la province — ce qui représente environ deux millions de personnes.

J'ai demandé instamment à la mairesse Veer, lors d'un entretien privé, et je vous demande instamment de vous adresser aux marchés clés de Toronto et de Montréal en tant que mairesses. Peut-être que vous devriez lancer une petite tournée à deux. Vous devriez profiter de la disponibilité des médias, parce que votre visage n'est pas celui qui vient à l'esprit des gens lorsqu'ils pensent à l'industrie de l'énergie. Je crois que vous apporterez une perspective importante.

J'avancerais aussi qu'une rencontre — si ce n'est pas déjà fait — avec le ministre Sohi, qui est basé ici à Edmonton, serait cruciale pour qu'il puisse comprendre clairement les intérêts de

Albertans. It is 4 million Albertans but you can speak for 2 million of them because decisions are coming up at the cabinet of Canada within months and he needs support.

I will leave it at that but I really would urge you two mayors. It is fine to communicate with your organizations but that is not resonating with Canadians and we are losing the PR battle.

Let us talk if we can about a couple of questions I have arising from your excellent testimony. Could you please tell us about the effects of the current downturn in central Alberta? You have reflected on that but, more importantly, if we do not approve pipelines what do you see the situation in central Alberta looking like?

Ms. Veer: Senator Black, I will speak about our theme again. Our traditional discussion around energy has been predominantly in terms of the energy sector and the optic you talk about in the remainder of Canada that the energy sector just benefits Alberta as a commodity and as the value-added contributions that are made to GDP.

Ultimately, though, when you look at the impacts the theme of my message today has been around not just economic impact but around social and environmental impact as well. I mentioned for example our unemployment. When you think about how quickly Alberta has shifted not just into a recession much like we experienced in 2008 but into a deeper and more protracted recession. Our local unemployment is about 10 per cent.

Since 2008 we have been very intentional in terms of diversifying our local economy. For example, we have a strong investment in the education, health and small business sectors, but it is still very clear that there is a strong commodity and value-added component of the oil and gas sector in the full spectrum of the energy sector in Red Deer.

Where I think we sometimes fall short is that we will just talk about royalties and the cost per barrel of oil and what they mean. It also plays itself out in terms of there are now fewer Red Deerians and other Albertans contributing to income tax. There are fewer business start-ups in our community.

Normally we have weekly meetings where we approve new development in the community. In the last six weeks those meetings were cancelled, where normally we will have substantial applications.

We are just starting to feel in 2016 the lag effects of what transpired in 2015 and throughout 2016. These are the numbers we are reporting right now. Our property tax base is a deep concern. We know in many respects it is a regressive tax to begin with. It is slowing in its growth or is shrinking in its growth all across the province. In the major centres along the QEII corridor,

deux millions d'Albertains. C'est quatre millions d'Albertains, mais vous pouvez parler pour deux millions d'entre eux parce que des décisions seront prises par le Cabinet du gouvernement du Canada dans les prochains mois, et il a besoin de soutien.

Je vais m'en tenir là, mais mesdames les mairesses, je vous encourage vivement à le faire. C'est bien de communiquer avec vos organisations, mais votre message n'interpelle pas les Canadiens, et nous perdons la bataille des relations publiques.

Parlons, si nous le pouvons, de deux ou trois questions que suscite votre excellent témoignage. Pouvez-vous nous parler des effets du ralentissement actuel dans le centre de l'Alberta? Vous en avez parlé, mais il y a un point plus important encore : si nous n'approuvons pas les pipelines, à quoi ressemblera la situation du centre de l'Alberta, selon vous?

Mme Veer : Sénateur Black, je vais parler encore une fois de notre thème. Notre propos classique sur l'énergie a porté principalement sur le secteur de l'énergie et sur le point de vue dont vous parlez — dans le reste du Canada — selon lequel le secteur de l'énergie bénéficie seulement à l'Alberta comme produit de base et comme contribution à valeur ajoutée au PIB.

Au bout du compte, cependant, lorsque vous regardez les impacts, le thème de mon message aujourd'hui touche non seulement l'impact économique, mais aussi les impacts sociaux et environnementaux. J'ai mentionné, par exemple, notre chômage. Pensez à la rapidité avec laquelle l'Alberta est entrée non seulement en récession, comme celle que nous avons vécue en 2008, mais dans une récession plus profonde et plus longue. Notre chômage local est à environ 10 p. 100.

Depuis 2008, nous avons diversifié notre économie locale de manière très délibérée. Par exemple, nous avons fait des investissements importants dans les secteurs de l'éducation, de la santé et des petites entreprises, mais il est très clair qu'il existe encore une forte composante de produits de base et à valeur ajoutée liés au secteur pétrolier et gazier dans l'ensemble du spectre du secteur énergétique à Red Deer.

Nous ne parlons que des redevances et du coût du baril de pétrole et de ce que cela signifie, et c'est là — selon moi — que le bât blesse. On constate également qu'il y a moins de résidents de Red Deer et d'autres Albertains qui contribuent à l'assiette fiscale. Il y a de moins en moins d'entreprises en démarrage dans notre localité.

Normalement, nous tenons des réunions hebdomadaires au cours desquelles nous approuvons des projets d'aménagement dans notre localité. On a annulé les réunions des six dernières semaines alors que nous aurions normalement un bon nombre de demandes.

Nous commençons à peine à ressentir en 2016 les effets tardifs de ce qui s'est passé en 2015 et tout au long de 2016. Ce sont les chiffres que nous signalons actuellement. Notre assiette d'impôt foncier est source de vives préoccupations. Nous savons d'emblée qu'il s'agit d'un impôt régressif à de nombreux égards. Sa croissance ralentit ou diminue partout dans la province. Dans les

one of the strongest economic corridors in the world, income tax is not being contributed to by that 10 per cent unemployed in Alberta or the 9 per cent that Edmonton and Calgary are posting.

Ultimately that is exacerbating the infrastructure deficit that Alberta and Canadians experience and translating into less in government coffers for infrastructure, programs and services. That type of public sector investment in turn has a spin-off effect on the private sector. When we speak of our local lag factor the great concern for Canadians is the impact of the lag factor on equalization payments when Alberta is no longer in a position to be paying into federal transfer payments and on both the infrastructure deficit and the social program deficit across the board at the provincial and federal levels.

When we speak of the effects of the numbers we are reporting now Alberta has not seen this. This is a different recession than what we had in 2008 and the consequences are beginning to bear themselves out. If we do not see change soon our concern is that we will shift deeper into that and the lag factor will translate even more so not only for the people that I serve but for Canadians as a whole.

Senator Black: My question is for Alberta's Heartland Association. Can you tell this committee what you are seeing in terms of investment? Is it up? We wish. Is it down? Is it stopped? Where are we with investment in the region?

Ms. Katchur: The Alberta's Industrial Heartland has been very fortunate. We have \$30 billion worth of investment on the ground right now and over 40 companies. We have been planning for that for over 18 years and with good planning we do not have industry and residential conflicting with one another.

We go on business attraction missions. We want to attract them to the Alberta's Industrial Heartland. We want to say this is the place to do your business. Probably one of our biggest challenges is that they ask, "If we were to build this development here how do we get our product to market?"

We are competing with the Gulf Coast and with international markets. It is very difficult for us. We want to ensure that Canada is prosperous. As the largest hydrocarbons production development the focus really needs to be on how we get the product to market.

If we cannot get new business attraction to the heartland area they will go to the Gulf Coast and they will go to Saudi. They may even go to Australia where they have good tidewater access. I know Ms. Mills can speak to that.

grands centres situés le long du corridor de l'autoroute Queen Elizabeth — un des corridors économiques les plus forts au monde —, les 10 p. 100 d'Albertains sans emploi ou les 9 p. 100 de chômeurs à Edmonton et à Calgary ne contribuent pas à l'assiette fiscale.

Au final, cela exacerbe le déficit d'infrastructure de l'Alberta et du Canada, et cela se traduit par moins d'argent dans les coffres de l'État pour les infrastructures, les programmes et les services. Or, ce type d'investissement du secteur public a des retombées dans le secteur privé. Lorsque nous parlons de l'impact tardif à l'échelon local, la grande préoccupation pour les Canadiens est l'effet de cet impact tardif sur les paiements de péréquation lorsque l'Alberta n'est plus en mesure de contribuer aux paiements de transfert fédéraux et d'aider à éponger les déficits d'infrastructures et de programmes sociaux dans tout le Canada aux échelons provincial et fédéral.

Lorsque nous parlons des effets des chiffres que nous signalons maintenant, l'Alberta n'a pas vécu cela. Il s'agit d'une récession différente de ce que nous avons vécu en 2008, et les conséquences commencent à se faire sentir. Si un changement ne survient pas bientôt, nous craignons que la crise s'aggrave encore davantage, et l'effet tardif se fera sentir encore davantage, non seulement chez les gens que je représente, mais chez l'ensemble des Canadiens.

Le sénateur Black : Ma question est pour la Heartland Association de l'Alberta. Pouvez-vous dire au comité ce qui se passe au chapitre des investissements? Augmentent-ils? On peut toujours rêver... Diminuent-ils? Ont-ils cessé? Où en sommes-nous avec les investissements dans la région?

Mme Katchur : Le centre industriel de l'Alberta a été très chanceux. Nous avons pour 30 milliards de dollars d'investissements sur le terrain actuellement, et plus de 40 entreprises. Nous planifions en fonction de cela depuis plus de 18 ans, et avec une bonne planification, nous n'avons pas de conflit entre l'industriel et le résidentiel.

Nous menons des missions en vue d'attirer des entreprises. Nous voulons les attirer dans le centre industriel de l'Alberta. Nous voulons leur dire que là qu'ils doivent mener leurs activités. Un des plus grands obstacles, probablement, tient à la question suivante : « Si nous nous installons ici, comment allons-nous acheminer notre produit vers le marché? »

Nous sommes en concurrence avec la côte du golfe du Mexique et les marchés internationaux. C'est très difficile pour nous. Nous voulons nous assurer que le Canada est prospère. En tant que plus grand centre de production d'hydrocarbures, nous devons vraiment mettre l'accent sur la façon dont nous acheminons le produit vers le marché.

Si nous ne pouvons pas attirer les nouvelles entreprises dans la région du centre industriel, elles iront s'installer sur la côte du golfe du Mexique et en Arabie saoudite. Elles iront peut-être même en Australie, où elles ont un bon accès aux côtes. Je sais que Mme Mills peut vous en parler.

Lori Mills, Energy Liaison, Strathcona County, Alberta's Industrial Heartland Association: One of the things that I wanted to raise was referenced by Pam. We have seen investment sort of continue on in the value-add area. We still see pipeline development and industrial development on the value-add side and product is moved by pipeline between industrial sites.

In the last while we have created a pipeline methodology with stakeholders in not the entire heartland but in portions of it that allow feedstock to get from the corridors that come up to the border of the heartland to costly industrial sites.

Before, that would have taken months and sometimes years to get that pipeline routing in place. This methodology was finalized with 100 per cent consensus from all our stakeholders, 14 pipeline companies and over 22 industrial landowners. We have used a number of tools. We really had to move outside the box but that shows it is possible to create some movement and to create pipelines with minimal conflict and while still holding environmental standards and safety high.

Ms. Cholak: If I may just supplement that, investment in the heartland continues. People expect that low oil will actually negatively impact what we are doing in the heartlands. It certainly does have some impact. We are also very conscious of the price of feedstock. We have some of the lowest feedstock prices in the world with propane and off-gases. I know that you heard from previous presenters at the end who were referencing some of that.

The difficulty for an association like ours is we are actually mandated to go out and find those big investment dollars. We are talking about millions and billions of investment dollars at play. It is not just about how many projects we can get but also the sustainability of the kind of business we have and the companies that are operating within the heartlands.

The infrastructure that we talk about being pipeline, rail and port access becomes very important to having that initial conversation about the next kind of investment that will occur from a new development perspective, maintenance, retention and growth of the 40-odd companies that currently operate there. It is about attraction as well as the retention and the ability of those companies to continue to expand and employ Albertans, which has a downstream effect, if you will, on locations like Red Deer and Calgary.

We have been doing an awful lot of discussion provincially and I am going to address some communication issues. It is not just about a national conversation. We also need conversation within

Lori Mills, liaison en matière d'énergie, comté de Strathcona, Alberta's Industrial Heartland Association : Une des choses que je voulais soulever a été abordée par Pam. Nous avons observé un certain maintien des investissements relativement à la valorisation. Nous voyons encore des activités d'aménagement de pipelines et de développement industriel du côté de la valorisation, et le produit est transporté par pipeline entre les sites industriels.

Ces derniers temps, nous avons conçu avec des intervenants — pas de toute la région du centre industriel, mais de certaines parties de celle-ci — une méthodologie relative aux pipelines qui permet à la matière première de se rendre des corridors qui franchissent la frontière du centre industriel à des sites industriels coûteux.

Auparavant, il aurait fallu des mois et parfois des années pour mettre en place ce tracé de pipelines. La méthodologie achevée a été adoptée à l'unanimité par tous nos intervenants, soit 14 entreprises de pipelines et plus de 22 propriétaires fonciers industriels. Nous avons utilisé un certain nombre d'outils. Nous avons vraiment dû sortir des sentiers battus, mais cela montre qu'il est possible de faire bouger les choses et de bâtir des pipelines avec un minimum de conflit tout en maintenant des normes élevées à l'égard de l'environnement et de la sécurité.

Mme Cholak : Si je peux ajouter quelque chose, les investissements dans le centre industriel continuent. Les gens s'attendent à ce que le faible prix du pétrole ait en fait un impact négatif sur ce que nous faisons dans le centre industriel. Il a certainement un impact. Nous sommes aussi très conscients du prix de la matière première. Les prix de nos matières premières sont parmi les plus bas pour ce qui est du propane et des gaz résiduels. Je sais que vous avez entendu les témoins précédents, vers la fin, parler de certains de ces aspects.

La difficulté pour une association comme la nôtre est que notre mandat consiste essentiellement à trouver ces investissements importants. Des millions et des milliards de dollars d'investissements sont en jeu ici. Il importe non seulement d'obtenir un certain nombre de projets, mais aussi d'assurer la durabilité du type d'activité que nous menons et des entreprises qui sont exploitées dans le centre industriel.

L'infrastructure dont nous parlons étant le pipeline, il devient très important de se pencher, dans cette conversation initiale, sur l'accès aux voies ferrées et aux ports et sur le prochain type d'investissement qui sera fait dans une optique de développement et d'entretien ainsi que de maintien et de croissance des quelque 40 entreprises exploitées actuellement à cet endroit. Il s'agit d'attirer ainsi que d'assurer le maintien et de renforcer la capacité de ces entreprises pour qu'elles continuent à croître et à employer des Albertains, ce qui a un effet en aval — si vous voulez — sur des villes comme Red Deer et Calgary.

Nous avons tenu beaucoup de discussions à l'échelle provinciale, et je vais parler de certains problèmes de communication. Il ne s'agit pas seulement d'une conversation

our provinces to become advocates for the pipeline, infrastructure, investment, and the competitiveness factor across our provinces as well.

Alberta is well positioned where people have a great understanding of what the energy sector means. There is probably less of an understanding of what value-added is and what it means for us to be competing on that global scale. We are actually competing against those jurisdictions from which we are currently perhaps importing. We are competing against Saudi Arabia. We are competing against the United States. We are competing against other jurisdictions that offer different kinds of incentives and different forms of making decisions.

With all of those things combined, we are certainly a little bit of a bright light, I would say to you, in the Alberta economy at the moment. The industrial heartland does have projects. We do have rail terminals being built, but we want to make sure we identify the sustainability of those kinds of projects. It is not today's projects. It is how we are attracting continued proper kinds of development.

When that infrastructure piece is not secure it makes it difficult for our conversation to happen with potential investors on what the process will look like. We are having conversations with potential investors about the many hoops. For lack of better terminology but to keep it simple, if we have lots and lots of hoops for them to jump through and they may be changing very regularly, we cannot with confidence be able to say to potential investors that this is the length of time and these are the kinds of processes they need to get through to have their projects come to fruition. It makes it very difficult to continue that conversation because they will take their capital somewhere else even though we have the lowest feedstock, even though we have some of the best and most skilled labour force right here.

The industrial heartland is an area that does not require the kinds of work camps that other jurisdictions would require. We have the benefit of these municipalities that allow people to work in the industrial heartlands, building and then working full time afterward in these facilities. We also have cities like Calgary that are housing the corporate services side of it.

We have a full meal package to offer that benefits Canadians because there is also a downstream outside of our borders as well but for the investment potential we need to have the confidence to say to them that this is how things work and this is how things will continue to work for some duration.

Senator Mitchell: Thanks to each of you. I need a circle squared here. Let me put it that way. I have some understanding of the heartland organization. It is excellent. You have companies

nationale. Nous devons aussi tenir une conversation dans nos provinces pour devenir des défenseurs des pipelines, des infrastructures, des investissements et aussi du facteur compétitivité dans nos provinces.

L'Alberta est bien positionnée, car les gens ont une excellente compréhension de ce que signifie le secteur de l'énergie. On a probablement une conception plus floue de la valorisation et de ce que cela signifie pour nous de faire concurrence sur la scène mondiale. Nous sommes effectivement en concurrence avec ces pays qui nous vendent peut-être du pétrole actuellement. Nous sommes en concurrence avec l'Arabie saoudite. Nous sommes en concurrence avec les États-Unis. Nous sommes en concurrence avec d'autres pays qui offrent différents types d'incitatifs et utilisent différentes formes d'outils décisionnels.

Avec toutes ces choses combinées, nous sommes certainement un baume — je vous dirais — pour l'économie albertaine actuellement. Le centre industriel a des projets. Nous avons effectivement des terminaux ferroviaires en construction, mais nous voulons nous assurer de voir à la durabilité de ces types de projets. Il faut s'attacher non pas aux projets d'aujourd'hui, mais à la façon d'attirer de façon soutenue de bons projets de développements.

Quand cet élément d'infrastructure n'est pas certain, cela complique notre conversation avec des investisseurs potentiels sur la façon dont nous allons procéder. Nous parlons à des investisseurs potentiels des nombreuses exigences. Je n'ai pas de meilleure façon de le dire, car je veux simplifier les choses : si nous leur imposons beaucoup d'exigences et que celles-ci changent régulièrement, nous ne pouvons pas dire avec confiance aux investisseurs potentiels le temps qu'il faudra, et les types de processus à suivre pour que leur projet voie le jour. Cela complique la conversation parce qu'ils investiront ailleurs, même si nous avons la matière première la moins chère, même si notre main-d'œuvre est la meilleure et la plus qualifiée.

Le centre industriel est une région qui ne requiert pas les types de camps qu'il faudrait établir ailleurs. Nous avons l'avantage d'avoir à proximité des municipalités qui permettent aux gens de travailler dans le centre industriel, de bâtir ces installations et ensuite d'y travailler à temps plein. Nous avons aussi des villes comme Calgary qui accueillent les services généraux de ces entreprises.

Nous avons un plan complet à offrir qui bénéficie aux Canadiens parce qu'il y a aussi une industrie en aval au-delà de nos frontières, mais pour les investissements potentiels, nous devons pouvoir dire avec confiance aux investisseurs : voici comment les choses fonctionnent et continueront de fonctionner pour un bon bout de temps.

Le sénateur Mitchell : Merci à vous deux. J'aimerais comprendre quelque chose. Je comprends un peu l'organisation du centre industriel. Elle est excellente. D'un côté, vous avez des

that require feedstock, hydrocarbon products. At the same time you are supporting the development of a west to east pipeline, I assume, and a Kinder Morgan and perhaps a Gateway.

How do those two things relate? Those pipelines are going to take feedstock away. Are you saying they are also going to give you more feedstock or are these two separate issues? The issue of developing your industrial base is already kind of taken care of from a feedstock point of view but you need a more regularized regulatory environment.

Do you see what I am saying? I am not arguing with you. I am just trying to clarify. I can see how building pipelines is going to stimulate the economy generally but it will not necessarily enhance feedstock, or does it somehow?

Ms. Katchur: What you have to remember is you can ship many things through the pipeline. We can ship bitumen or we can ship refined oil. That is what you have to think about. We have the potential that we do not have to just ship bitumen to the ports and then have it go overseas. We have the ability to refine it here in Canada and that is something that we promote as well.

We have lots of feedstock here. We would prefer to refine it here so that we would get the higher dollar value that comes out of it, but even if we refine it here we need to have the ability to ship it safely to a port and send it overseas.

Senator Mitchell: That is moving me along. When I think of petrochemicals I think of plastics that you are not going to necessarily put it into a pipeline. You are also talking about refining bitumen or refining crude oil of some kind but we keep hearing that the economics of that does not work.

Are you talking about sort of boutiques or very refined refineries or very specific kinds of products? How is it that we hear that we can barely build a plant refinery because of the economics of it and yet that is what you are talking about?

Ms. Mills: One example of that would be the North West Redwater Refinery. They are bringing in crude and diluent but they are actually creating a diesel product which will be used locally but they will also be shipping it by pipe.

Senator Mitchell: That is a very specific case, because they are using royalty oil from the provincial government.

Ms. Mills: Correct.

Ms. Cholak: If I may, through the Chair to Senator Mitchell, I appreciate the question because some of it hinges on the fact that we have too much product that we can actually refine right here. We do not have the kind of population that is going to be able to create the kind of demand for the supply that we have.

entreprises qui ont besoin de matières premières et de produits d'hydrocarbures. De l'autre, vous soutenez le développement d'un pipeline — de l'ouest vers l'est, je suppose — ainsi que l'entreprise Kinder Morgan et peut-être l'oléoduc Northern Gateway.

Quelle est la relation entre ces deux choses? Ces pipelines transporteront la matière première. Dites-vous qu'ils vous donneront aussi plus de matières premières, ou s'agit-il de deux questions distinctes? La question du développement de votre base industrielle est déjà résolue, en quelque sorte, du point de vue de la matière première, mais vous avez besoin d'un environnement réglementaire plus stable.

Voyez-vous ce que je veux dire? Je ne vous contredis pas. J'essaie seulement de comprendre. Je peux voir en quoi la construction d'oléoducs va stimuler l'économie en général, mais elle n'accroîtra pas nécessairement la quantité de matière première à notre disposition. Ou est-ce qu'elle fait cela, d'une manière ou d'une autre?

Mme Katchur : Ce qu'il ne faut pas oublier c'est qu'on peut transporter de nombreuses choses avec le pipeline. Nous pouvons transporter du bitume ou du pétrole raffiné. C'est ce que vous devez garder à l'esprit. Nous avons la possibilité de ne pas seulement expédier du bitume vers les ports pour que celui-ci soit envoyé à l'étranger. Nous avons la capacité de le raffiner ici au Canada, et c'est quelque chose dont nous faisons aussi la promotion.

Nous avons beaucoup de matière première. Nous préférierions le raffiner ici pour obtenir un meilleur prix, mais même si nous le raffinons ici, nous devons avoir la capacité de le transporter sécuritairement vers un port pour l'envoyer à l'étranger.

Le sénateur Mitchell : Cela m'aide à comprendre. Lorsque je pense aux produits pétrochimiques, je pense aux plastiques qu'on ne transporterait pas nécessairement par pipeline. Vous parlez aussi de raffiner du bitume ou une sorte de pétrole brut, mais nous entendons toujours que ce n'est pas viable sur le plan économique.

Parlez-vous d'établissements spécialisés, de raffineries très perfectionnées ou de types de produits bien précis? Comment se fait-il qu'on nous dise que la construction d'une usine de raffinage est à peine viable sur le plan économique, mais que c'est pourtant ce dont vous parlez?

Mme Mills : Un exemple serait la raffinerie North West Redwater. Elle reçoit du brut et du diluant, mais elle crée en fait un type de diesel qui sera utilisé localement, mais elle va aussi l'expédier par pipeline.

Le sénateur Mitchell : Il s'agit d'un cas très précis parce qu'elle utilise du pétrole-redevance du gouvernement provincial.

Mme Mills : C'est exact.

Mme Cholak : Si je peux — par l'entremise du président — répondre au sénateur Mitchell, j'apprécie la question parce qu'elle touche le fait que nous avons trop de matière première pour toute la raffiner ici. Nous n'avons pas la population qu'il faudrait pour créer le type de demande que cela supposerait.

Are pipelines going to make or break it for the industrial heartland, if I am hearing you correctly?

Senator Mitchell: I do not want to infer that they are not.

Ms. Cholak: I do not want you to think we are saying that they are not important because they are important for two specific reasons really. They serve a purpose for many industries located in the heartland. We recognize they are an important piece of the energy infrastructure we are talking about and that it builds capacity for us across other pieces of the nation.

I also go back to the reference that without the right kind of pipeline capacity we are actually disadvantaging the kind of development we can have for value-added industry in the industrial heartland in particular. If we do not have the capacity to run our bitumen and upgraded value-added diesel we are using other kinds of energy infrastructure that includes trucks and rail. Then we get ourselves into a bottleneck situation where we do need the kind of railcars and rail capacity for the plastics you are referring to, the polypropylene pellets or other kinds of product.

We only have two real rail carriers in the country. There is only so much track and only so much capacity to handle all of that. In the heartland we have an excess of propane right now. It is at a negative value because it is an off-gas that we are not using properly. We need to ship it out of there. It is by rail. A lot of these facilities are being built because it cannot stay on site. We are shipping it out by rail.

If we start to have pipeline to compensate for other kinds of refining we reduce the capacity on our rail system. We also have the opportunity to use that propane then in other kinds of petrochemical development. That is all about value-added.

It is a little bit of we absolutely need a pipeline because we are part of processing or refining in the heartlands. We also need to pay attention that we are creating this great bottleneck of infrastructure and it is a plan B for oil and gas.

It has that unintended consequence for what we can do. It affects our investment question. It affects the jobs because then without investment we do not have the kind of jobs that Her Worship Veer is talking about as well in other places in the province and the country.

Ms. Veer: Senator MacDonald, there are two parts to it in terms of the economics of it. Oftentimes there is reference to infrastructure investment in a pipeline. Obviously from a job creation perspective there are many who would look to that in terms of that type of public or private investment stabilizing during what we hope proves to be a short recession. Your

Si je vous comprends bien, vous dites que les pipelines décideront de l'avenir du centre industriel?

Le sénateur Mitchell : Je ne veux pas laisser entendre que ce n'est pas le cas.

Mme Cholak : Je ne veux pas que vous pensiez que nous disons qu'ils ne sont pas importants, car ils le sont pour deux raisons précises. Ils sont utiles à de nombreuses industries situées dans le centre industriel. Nous reconnaissons qu'ils sont un élément important de l'infrastructure énergétique dont nous parlons et qu'ils renforcent notre capacité ailleurs au pays.

Je reviens aussi à ce qui a été dit plus tôt : sans la capacité de pipeline voulue, nous nuisons en fait au type de développement de l'industrie de la valorisation que nous pourrions avoir dans le centre industriel en particulier. Si nous ne possédons pas la capacité de transporter notre bitume et notre diesel valorisé, nous utilisons d'autres types d'infrastructures énergétiques qui comprennent les camions et les voies ferrées. Ensuite, nous nous retrouvons avec des goulots d'étranglement, des situations où nous avons effectivement besoin d'un type de wagons et d'une capacité ferroviaire pour les plastiques dont vous parlez : le granulé de polypropylène ou d'autres types de produits.

Nous n'avons réellement que deux transporteurs ferroviaires au pays. Il y a une limite aux voies ferrées et à la capacité qu'elles peuvent offrir pour gérer tout ça. Dans le centre industriel, nous avons un surplus de propane actuellement. C'est une valeur négative parce qu'il s'agit d'un gaz résiduel que nous n'utilisons pas convenablement. Nous devons l'expédier ailleurs, par voie ferrée. Nombre de ces installations sont construites parce que le produit ne peut pas demeurer sur place. Nous l'expédions par train.

Si nous avons un pipeline pour compenser d'autres types de raffinage, nous réduisons le fardeau imposé à notre système ferroviaire. Nous avons alors aussi la possibilité d'utiliser ce propane pour d'autres types de développement pétrochimique. Tout revient à la valorisation.

C'est un peu pourquoi nous avons absolument besoin d'un pipeline : parce que nous faisons partie de la transformation ou du raffinage dans le centre industriel. Nous devons aussi prêter attention au fait que nous créons d'immenses goulots d'étranglement dans l'infrastructure, et que c'est un plan B pour le pétrole et le gaz.

Cela a des conséquences non voulues sur ce que nous pouvons faire. Il y a des conséquences sur le plan de l'investissement. Cela influe sur les emplois, car, sans investissement, nous n'aurons pas le type d'emplois dont la mairesse Veer parle, de même qu'à d'autres endroits dans la province et au pays.

Mme Veer : Monsieur le sénateur MacDonald, il y a deux volets pour ce qui est des aspects économiques. Souvent, on parle des investissements relatifs à l'infrastructure de pipelines. Évidemment, du point de vue de la création d'emploi, il y a beaucoup de gens qui verraient ce type d'investissement public ou privé comme ayant un effet stabilisateur pendant une récession

question is astute in the sense that it is not just about the infrastructure investment to see us through this short window. This is about long-term investment in provincial, regional and national economies.

The whole point is that when we have excess supply we cannot get to market it is driving down the market price. That is a loss in not just pure dollars and cents but that is an opportunity cost on all the environmental innovations and all the social infrastructure investments that we otherwise would be making.

If rail is at capacity in getting to market at some point then there is a glut that is sitting sterilized back home, but the main point is that we are not living in a world that is in a post-oil and gas economy. The fact of the matter is that people are purchasing energy. If we are not competitive and we are in this systemic competitive disadvantage for what is an absolute advantage for Canadians, once we lose that market share that is an opportunity cost across the spectrum to all of us.

Once we lose that market share we have lost that market share for a generation because it is the macroeconomics of investment attracts investment. It is not just about a pipeline to see us through a recession. It is about that stimulus in terms of the ongoing investment of new money attracting new money.

Senator Unger: Thank you for your excellent information. I do agree with Senator Black that as much as possible you should be going to Toronto and Montreal and talking about what Alberta has to offer.

While our colleagues along the East Coast would love to see Energy East successful because there is a great benefit with refineries and a port with good shipping, if we in Alberta are not able to get our product to market and the crude is not coming, then sadly they will access it from the United States, Saudi Arabia and many other countries that were referenced already. We are at a serious economic disadvantage.

I would like to bring up another facet of all of this with regard to why pipelines are not being approved or built. Many have been approved recently but they are not being built because of the fact that there is an anti-fossil fuel sentiment out there. Protesters have been paid for by U.S. foundations because they like a captured market, which they have. Don't hold me to this absolutely but I know the economic disadvantage to Canada yearly is in the billions of dollars.

The question is: How can this anti-oil sands, this anybody but Alberta oil sentiment, be curbed or stopped? What would you do?

que nous espérons courte. Votre question est judicieuse, en ce sens que les seuls investissements relatifs à l'infrastructure ne suffiront pas à nous aider à traverser cette courte période. Il faut des investissements à long terme dans les économies régionale, provinciale et nationale.

Le fond de la question, c'est que le fait de ne pas pouvoir acheminer l'offre excédentaire au marché fait baisser le prix du marché. C'est non seulement une perte sur le plan financier, mais aussi un coût de renonciation à l'égard de toutes les innovations environnementales et de tous les investissements dans l'infrastructure sociale que nous ferions autrement.

Si le transport ferroviaire fonctionne à plein régime pour acheminer le produit vers le marché, alors à un moment donné il y a un excédent qui reste sur place, mais il faut se rappeler que nous ne vivons pas dans un monde ayant une économie post-pétrole et post-gaz. Le fait est que les gens achètent de l'énergie. Si nous ne sommes pas concurrentiels et affichons ce désavantage concurrentiel systémique à l'égard d'un aspect qui est un avantage absolu pour les Canadiens, une fois que nous perdons cette part de marché, c'est un coût de renonciation pour nous tous.

Une fois que nous perdons cette part de marché, nous la perdons pour une génération parce que c'est la macroéconomie des investissements qui attire l'investissement. Il n'est pas seulement question d'un pipeline qui va nous aider à traverser une récession. Il est question d'une stimulation continue des investissements pour attirer de nouveaux investissements.

La sénatrice Unger : Je vous remercie pour votre excellente information. Je suis d'accord avec M. Black sur le fait que vous devriez autant que possible aller à Toronto et à Montréal pour parler de ce que l'Alberta peut leur offrir.

Nos collègues sur la côte Est aimeraient que le projet Énergie Est réussisse, parce qu'il serait très avantageux avec des raffineries et un port offrant de bonnes possibilités de transport, mais si nous — en Alberta — ne sommes pas en mesure d'acheminer notre produit vers le marché et que le brut ne vient pas, alors malheureusement, ils l'obtiendront des États-Unis, de l'Arabie saoudite et de nombreux autres pays dont on a déjà parlé. Nous accusons un désavantage économique grave.

J'aimerais soulever un autre aspect de la question qui concerne la raison pour laquelle on n'approuve ni ne construit des pipelines. Nombre de ceux-ci ont été approuvés récemment, mais on ne les construit pas en raison de l'hostilité qui règne à l'égard des combustibles fossiles. Des manifestants ont été payés par des fondations américaines parce qu'elles aiment avoir un marché captif, ce qu'elles ont. Ne vous en remettez pas entièrement à moi sur ce point, mais je sais que le désavantage économique annuel du Canada est dans les milliards de dollars.

La question est la suivante : comment peut-on atténuer ou stopper ce sentiment anti-sables bitumineux, « tout sauf le pétrole de l'Alberta »? Que feriez-vous?

Ms. Katchur: For myself I believe we need to have a stronger voice to educate these individuals. It is as much as going out when they are protesting and reminding them as they are standing there with their cellphones what that cellphone is made of, what their clothing is made of, and how did they get to this location. All of that comes from oil.

It truly is about educating people. You will always have a certain degree of people who will want to protest regardless, but until you can have them understand and be educated they will continue to be ignorant.

In Fort Saskatchewan I had one gentleman who comes to my office regularly and I remind him: How did you get here? Did you drive here? What about the wheels on your car and your cellphone that you phoned me with? We have finally come to this impasse that he agrees with me that yes, there is a need for this product. He no longer bothers me anymore, but we have to understand there is a certain segment of the population that is ignorant and it is our job to continue to educate them.

We do it very well at the heartland. When our federal or provincial ministers are in our centrepieces are not flowers. Our centrepieces are all the products that are made with this product. As they sit there and wonder where their makeup came from, their lipstick, what their toothpaste is held in, and the umbrella that they walked in with, it is quite thought provoking. All of a sudden it is a change of sentiment.

It is really trying to bring it down to the lowest common denominator to say it is not just about putting this oil in your fuel tank. These are all the products that come from it when we change how the molecules are. It is really about bringing some science into it and letting them know what the product is.

Ms. Veer: Just to add to that, certainly as Albertans we hear that anti-fossil fuel sentiment often. I completely agree with my colleague in the fact that the conversation needs to change and it needs to be based on a couple points of fact.

The first point is to protest on environmental grounds alone we need to recognize that there are cumulative effects, to look at the big picture in terms of environmental perspective, and to look at what the actual net effect is from a more aggregate perspective.

The second point is that we are transitioning to a green economy but a green economy can also include energy. They are not mutually exclusive. The energy sector is often driving the change for environmental and economic reasons in terms of environmental technologies. It is changing that conversation.

The third point, to add to that as well, is this is not just about fossil fuels in the traditional sense when the energy industry is vilified. It is very much about innovation in medicine, innovation in environmental protection, innovation in goods and services

Mme Katchur : Selon moi, je crois que nous avons besoin d'une voix forte pour informer ces gens. On doit même aller jusqu'à les rencontrer lorsqu'ils manifestent et leur rappeler de quoi sont faits leurs téléphones cellulaires et leurs vêtements et comment ils se sont rendus à cet endroit. Tout cela vient du pétrole.

Il s'agit vraiment d'informer les gens. Vous aurez toujours un certain nombre de personnes qui voudront manifester, peu importe la situation, mais tant et aussi longtemps qu'on ne les informe pas, elles continueront d'être ignorantes.

À Fort Saskatchewan, un homme venait régulièrement à mon bureau et je lui rappelais : comment êtes-vous venu ici? Avez-vous utilisé une automobile? Et les pneus de votre automobile, et le téléphone cellulaire avec lequel vous m'avez appelée? Nous en sommes finalement venus à cette impasse où il convient avec moi que, oui, on a besoin de ce produit. Il ne me dérange plus, mais nous devons comprendre qu'il existe une certaine tranche de la population qui est ignorante, et notre travail est de continuer à l'informer.

Nous le faisons très bien dans le centre industriel. Lorsque nous recevons nos ministres fédéraux ou provinciaux, nos centres de table ne sont pas des fleurs. Nos centres de table mettent en valeur tous les objets qui ont été fabriqués avec ce produit. Lorsque les ministres se demandent d'où provient le maquillage — le rouge à lèvres —, le tube de dentifrice et le parapluie, ils se mettent à réfléchir. D'un coup, ils changent d'avis.

Il faut les amener à faire la part des choses et à comprendre qu'il ne s'agit pas simplement de l'essence qui va dans votre carburateur. Ce sont tous des produits qui proviennent du pétrole lorsque nous modifions les molécules. Il est vraiment question d'utiliser la science pour illustrer cela et faire savoir à quoi sert le produit.

Mme Veer : Pour ajouter à cela, en tant qu'Albertains, nous entendons certainement souvent ces remarques anti-combustibles fossiles. Je suis complètement d'accord avec ma collègue sur le fait que la conversation doit changer et doit être fondée sur trois faits.

Le premier est que, pour protester uniquement pour des motifs environnementaux, nous devons reconnaître qu'il y a des effets cumulatifs, avoir une vue d'ensemble de la situation environnementale et examiner ce qu'est l'effet net réel d'un point de vue plus global.

Le deuxième est que nous effectuons la transition vers une économie verte, mais que celle-ci peut aussi inclure l'énergie. Elles ne s'excluent pas. Le secteur de l'énergie favorise souvent le changement pour des raisons environnementales et économiques en ce qui concerne les technologies environnementales. Cela change la conversation.

Le troisième fait, pour aussi ajouter à cela, est qu'il n'est pas question seulement de combustibles fossiles au sens classique du terme lorsque l'industrie de l'énergie est diabolisée. Cela englobe en effet l'innovation en médecine, en protection

production, innovation in research and development, and innovation in manufacturing. All of those innovations are very much energy dependent.

I completely agree that the national conversation needs to change and I think that that is where Senator Black's point comes in, in terms of having that conversation nationally and being able to take a credible standpoint and offer an opposing point of view in a way that brings facts to the table and not just sentiment.

Senator Unger: Are you specifically able to target organizations with a positive message against an anti-oil message? Do you actually put out press releases or whatever you can do to try to change the conversation?

Ms. Veer: Traditionally under federalism obviously in terms of resources extraction there are some areas that are the responsibility of the federal government particularly in its residual powers and the role of the Senate in terms of protecting regional interests. Then there is the whole resource question that comes under the provincial order of government.

We are in a new landscape where all politics is felt locally. There is starting to be an emergence municipally of the fact that there are real impacts on the communities we serve. This is a bit of a new landscape for us in terms of local government shifting into a more provincial and national agenda because all politics is really local. That is why we have a responsibility on our part to be more intentional with that.

Having said that, though, there are substantial jurisdictional points. That is where the point on working across jurisdictions is absolutely imperative. Otherwise if we remain in this cycle of all of us looking to each other for leadership on it, we remain in this vacuum of having not just the opportunity cost of now but of actually having inherited 20 years of opportunity costs because of our inability to get traction on what is proving to be a critical issue for all Canadians.

Ms. Cholak: I just want to address your question, Senator Unger, around how we combat and what kinds of tools can we use. Very quickly I would say to you that we need to continue presenting the facts about what it is we do specifically in the industrial heartland. We continue to want to delve into the facts of the kinds of products, the kinds of synergies and the important kinds of environmental work that we are doing with the companies and with our municipalities.

Environment is not a bad word for industry and it is not new. It is not new for our municipalities either. I would also say to you wide advocacy. As the esteemed mayors have referenced already

environnementale, en production de biens et services, en recherche et développement et en fabrication. Toutes ces catégories d'innovation sont très dépendantes de l'énergie.

Je conviens totalement du fait que la conversation nationale doit changer, et je crois que c'est là où le point de M. Black entre en jeu pour ce qui est de tenir une conversation nationale et d'être capable d'adopter une position crédible et de présenter l'envers de la médaille en mettant l'accent sur les faits et non pas seulement sur les sentiments.

La sénatrice Unger : Êtes-vous en mesure de cibler précisément des organisations avec un message positif contre un message anti-pétrole? Diffusez-vous des communiqués de presse ou autre chose pour essayer de changer la conversation?

Mme Veer : Traditionnellement, dans le cadre du fédéralisme, pour ce qui est évidemment de l'extraction des ressources, il y a certains aspects qui relèvent du gouvernement fédéral, particulièrement au chapitre des compétences résiduelles et du rôle du Sénat pour ce qui est de protéger les intérêts des régions. Il y a ensuite toute la question des ressources qui relève des gouvernements provinciaux.

Nous évoluons dans un nouveau paysage où toutes les politiques sont ressenties localement. On commence à ressentir à l'échelon municipal l'émergence d'impacts réels sur les collectivités que nous servons. C'est un peu un nouveau paysage pour nous, où les administrations locales doivent s'intéresser à des enjeux relevant des échelons provincial et fédéral, car — finalement — la politique est toujours locale. C'est pourquoi nous avons une responsabilité d'agir de manière plus délibérée à cet égard.

Cela dit, toutefois, il y a beaucoup à faire sur le plan des champs de compétence. C'est là où la collaboration des divers ordres de gouvernement est absolument impérative. Autrement, si nous demeurons tous dans ce cycle où nous attendons que l'autre fasse preuve de leadership à cet égard, nous demeurons dans ce vase clos où il faut composer non seulement avec les coûts de renonciation actuels, mais aussi avec 20 ans de coûts de renonciation accumulés en raison de notre incapacité d'aller de l'avant sur une question critique pour tous les Canadiens.

Mme Cholak : Je veux seulement répondre à votre question, sénatrice Unger, sur la façon dont nous combattons ces idées et le type d'outils que nous pouvons utiliser. Très rapidement, je vous dirais que nous devons continuer à présenter les faits sur ce que nous faisons précisément dans le centre industriel. Nous continuons à vouloir relater les faits relatifs aux types de produits que nous fabriquons, aux synergies que nous créons et au travail environnemental important que nous effectuons avec les entreprises et nos municipalités.

L'environnement n'est pas un vilain mot pour l'industrie, et il n'est pas nouveau. Il n'est pas nouveau non plus pour nos municipalités. Je vous dirais aussi qu'il y a de nombreux

today we need to be working together across jurisdictions, within jurisdictions, and across many different kinds of organizations.

To your point, senator, we need to continually communicate, to continue to talk to the typical industry players, to look to alliances and ways to work together with our building trades and our unions, and to talk about the jobs and the important pieces that energy, value-added and diversification play for us in the industrial heartland, for us in the province, and for all of us as Canadians.

The Deputy Chair: Thank you. I would like to thank you for a very comprehensive and fulsome discussion of this issue.

I would like to introduce our next panel, starting with John Falcetta, President and CEO of the Alberta Alaska Rail Development Corporation. The corporation aims to partner with First Nations and American tribal communities in order to design, build, finance, operate and maintain a railway between Fort McMurray, Alberta, and the interchange to the Alaska Railway and Trans-Alaska pipeline system in Delta Junction, Alaska. Mr. Falcetta is joined by Carol Anne Hilton and Ainjil Hunt, both with Aboriginal Engagement. Also with us is Blaine Knott, Regional Representative of the Usand Group.

Mr. Falcetta, please begin your presentation.

John Falcetta, President, Alberta Alaska Rail Development Corporation: I am very pleased to be here with my team. Thank you for the opportunity to speak to you on this very important topic.

I want to jump right into the presentation, if you do not mind. Our mission, our purpose, is to design, permit, build and operate a multipurpose railway from Alberta to tidewater. We intend on producing the capacity to move commodities, goods, people and data. We also intend to connect the Lower 48 to Alaska and, most importantly, have Canadian and Alaskan indigenous people, First Nations, engage with the project as full partners. I will get into a little bit more of that soon.

It is interesting listening to the discussion. Generally it always goes into implementation and I want to talk about that immediately. This topic has been studied and developed for probably the last 30 or 40 years. Some excellent work has been done by the State of Alaska, the Alberta government and Yukon government. It has been built into the latest study, the Van Horne Institute study commissioned by Peter Wallis, which brought it to a pre-feasibility study level. What that means basically is

défenseurs de l'industrie. Comme les estimées mairesses l'ont déjà mentionné aujourd'hui, il faut de la collaboration entre les ordres de gouvernement et du travail au sein de ceux-ci et dans de nombreux types d'organisations.

Pour revenir à votre point, madame la sénatrice, nous devons communiquer continuellement, continuer à parler aux intervenants habituels de l'industrie, chercher à bâtir des alliances et à trouver des façons de travailler ensemble avec nos gens des métiers du bâtiment et nos syndicats et parler des emplois et des rôles importants que jouent l'énergie, la valorisation et la diversification pour nous tous : dans le centre industriel, dans la province et partout au Canada.

Le vice-président : Merci. J'aimerais tous vous remercier pour une discussion exhaustive et approfondie sur cette question.

J'aimerais présenter nos prochains témoins, à commencer par M. John Falcetta, président-directeur général de l'Alberta Alaska Rail Development Corporation. Cette société vise à établir des partenariats avec les collectivités des Premières Nations et les communautés tribales américaines afin de concevoir, de construire, de financer, d'exploiter et d'entretenir un chemin de fer entre Fort McMurray, en Alberta, et le point d'interconnexion avec le chemin de fer de l'Alaska et l'oléoduc Trans-Alaska situé à Delta Junction, en Alaska. M. Falcetta est accompagné de Mme Carol Anne Hilton et de Mme Ainjil Hunt, toutes deux représentantes des collectivités autochtones. Nous accueillons aussi aujourd'hui M. Blaine Knott, représentant national de l'Usand Group.

Monsieur Falcetta, veuillez commencer votre exposé.

John Falcetta, président, Alberta Alaska Rail Development Corporation : Je suis très heureux d'être ici avec mon équipe. Merci de me donner la possibilité de vous parler de ce sujet très important.

Je veux passer directement à mon exposé, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. Notre mission — notre objectif — est de concevoir, de permettre, de bâtir et d'exploiter un chemin de fer multifonctionnel reliant l'Alberta aux côtes. Nous avons l'intention de produire la capacité de transporter des produits de base, des biens, des personnes et des données. Nous avons aussi l'intention de relier les 48 États continentaux des États-Unis à l'Alaska et, plus important encore, de faire participer les Autochtones du Canada et de l'Alaska — les Premières Nations — aux projets en tant que partenaires à part entière. Je reviendrai sur cet aspect dans quelques instants.

La discussion est intéressante. En général, elle porte toujours sur la mise en œuvre, et je veux en parler immédiatement. Ce sujet a été étudié et développé au cours probablement des 30 ou 40 dernières années. De l'excellent travail a été accompli par l'État de l'Alaska, le gouvernement de l'Alberta et celui du Yukon. Il a été intégré dans la dernière étude, celle de l'Institut Van Horne commandée par M. Peter Wallis, où on l'a utilisé comme étude de préféabilité. Ce que cela signifie

a concept of getting some numbers to plus or minus 30 to 50 per cent or in that area and getting to a point where you can determine technical feasibility.

We are building on that work and some great work has been done through government. As it happens I authored the study that Van Horne produced.

On the long-term structures, absolutely First Nations are not just being consulted on this project. They will be our partners and we are currently looking at some fairly innovative ownership structures. We have not definitively settled on models. We are sort of beta testing them right now, but we think we will have something fairly soon, within the next few weeks actually. Again, we will connect Alberta to tidewater and connect nations to economic activity around them.

The team that we have is extremely talented. I like to think that I might not be the smartest person in the world, but I am smart enough to find the best people in the world and I have some of them with me right now.

As I mentioned, Peter Wallis commissioned the last study and this area of discussion has been taking place for a very long time. What did we find? We found a favourable alignment and discovered it between Fort McMurray, Alberta, and the Delta Junction location at the beginning of the TAPS pipeline and very close to the Alaska railway system for interchange.

If we were going to move bitumen or petrochemical products from the Alberta heartland, ultimately it would be our intention to move them through the TAPS, which is an underutilized asset designed for 2.2 million barrels per day. It is running about 300,000 now. There is not enough North Slope oil to continue on with that level of production.

Also the Port of Valdez itself is running far under capacity. It was designed for the movement of somewhere between 2 and 2.2 million barrels per day. The Port of Valdez is absolutely one of the safest ports if not the safest port in the world.

We have all been to visit our friends at the TAPS and the Port of Valdez. It is very impressive. It is a model for all of us in the world to understand how to move petrochemicals safely through a port.

On the reverse flow of goods I am sure you have heard of other instances where the movement of commodities, particularly marine containers, can sometimes be a bit of an issue in Canada. There could be another outlet and that outlet could be through the Port of Anchorage and at Port Mackenzie. It affords various opportunities. Probably the greatest one is that it will take the pressure off of L.A. Long Beach, Seattle, Vancouver and Ridley Island when they become capacity constrained. It has not

essentiellement, c'est qu'on veut arriver à des chiffres de plus ou moins 30 à 50 p. 100 ou dans ces eaux et arriver à un point où on peut déterminer la faisabilité technique.

Nous nous appuyons sur ce travail, et de l'excellent travail a été effectué par l'intermédiaire des gouvernements. Justement, je suis l'auteur de l'étude que Van Horne a produite.

Au sujet des structures à long terme, il est certain que les Premières Nations ne sont pas seulement consultées sur ce projet. Elles seront nos partenaires, et nous examinons actuellement des structures de propriété assez novatrices. Nous n'avons pas fait un choix définitif à ce chapitre. Nous effectuons en quelque sorte des essais pratiques pour l'instant, mais nous croyons que nous en saurons plus assez rapidement, dans les prochaines semaines. Encore une fois, nous établirons un lien entre l'Alberta et les côtes et entre les Premières Nations et l'activité économique autour d'elles.

L'équipe que nous avons est extrêmement talentueuse. J'aime à croire que je ne suis peut-être pas la personne la plus intelligente au monde, mais que je suis assez intelligent pour trouver les meilleures personnes au monde, et j'ai certaines d'entre elles avec moi aujourd'hui.

Comme je l'ai mentionné, Peter Wallis a commandé la dernière étude, et on parle de ce sujet depuis très longtemps. Nous avons trouvé un tracé favorable entre Fort McMurray — en Alberta — et la région de Delta Junction, située au début du pipeline Trans-Alaska et très près du système ferroviaire de l'Alaska pour le point d'interconnexion.

Si nous devons transporter du bitume ou d'autres produits pétrochimiques du centre industriel de l'Alberta, notre intention serait au bout du compte de les transporter au moyen du pipeline Trans-Alaska, infrastructure sous-utilisée conçue pour transporter 2,2 millions de barils par jour. Il en transporte environ 300 000 à l'heure actuelle. Il n'y a pas assez de pétrole provenant du versant nord de l'Alaska pour continuer avec ce niveau de production.

Le port de Valdez lui-même est loin de fonctionner à plein régime. Il a été conçu pour le transport de 2 à 2,2 millions de barils environ par jour. Le port de Valdez est absolument un des ports les plus sécuritaires, sinon le plus sécuritaire au monde.

Nous avons rendu visite à tous nos amis du pipeline Trans-Alaska et du port de Valdez. C'est très impressionnant. C'est un modèle pour nous tous dans le monde pour comprendre comment transporter sécuritairement des produits pétrochimiques par l'intermédiaire d'un port.

Quant à la circulation de marchandises dans le sens inverse, je suis certain que vous avez entendu parler d'autres cas où le transport de produits de base, particulièrement des conteneurs maritimes, peut parfois poser problème au Canada. Il pourrait y avoir une autre solution, à savoir le port d'Anchorage et Port Mackenzie. Elle offre diverses possibilités. La meilleure est probablement la possibilité de réduire la pression subie par les ports de Long Beach — à Los Angeles — de Seattle, de

happened in a few years but it will happen. It also affords a better transit time in and out of the Asia Pacific by about two to four days. That is a fairly significant point.

We examined the financial components of the project. Frankly it was a bit of a surprise to me that we found a net present value per barrel for moving oil over 20-25 years. Under conditions where we were anticipating 1.5 million barrels per day the rate or the tariff per barrel was somewhere between \$8 and \$10 Canadian from origin to destination. As I said that came as a bit of a surprise to me initially. We further tested it. We stress-tested it under high hurdles, different conditions, extended construction periods, and various other scenarios where materials might not come in as anticipated, and the results were still pretty promising.

We believe that the capital cost for the railway from Fort McMurray to the Delta Junction, including all ancillary yards and facilities, is somewhere between \$14 billion and \$20 billion. I guess that sounds like a lot of money but if you have financing and money likes to find good projects then it is probably not that much.

I want to talk a little bit about the team. I get told to talk about myself, which I am a little uncomfortable with, but unfortunately or fortunately I have been doing this for a very long time. I have been in the railway industry for over 30 years. I hate to sound like Hunter Harrison but I started working basically pounding spike and successively moved through various positions. I essentially became responsible for operations in the eastern network with Canadian Pacific and then later on moving into consulting engineering with AECOM where I was responsible for Canadian operations.

I am also probably one of the few people who can say that I have actually built a railway. I was responsible as project director for the Loon Lake Railway in Canada. That was a great project and I am very proud of the team and what we achieved there.

I am also a director of CentrePort Canada, which I am sure some of you are familiar with.

I want to talk about our investors, Sean McCoshen and David Sharpe. I believe Sean has testified in front of this group. Sean is an accomplished American investment banker who has provided hundreds of millions of dollars in financing to First Nations projects in Canada. He successfully designed and financed large infrastructure projects around the world, particularly in the Middle East, with capital costs exceeding \$1 billion. He also led the Home Depot recapitalization for somewhere between \$6 billion and \$7 billion.

Vancouver et de Ridley Island lorsqu'ils sont débordés. Cela ne s'est pas produit depuis quelques années, mais cela se produira. Il permet aussi de réduire de quelque deux à quatre jours le temps de transport entre notre continent et l'Asie-Pacifique. C'est un point assez important.

Nous avons examiné les composantes financières du projet. Honnêtement, j'ai été un peu surpris de voir une valeur nette intéressante par baril pour le transport du pétrole sur 20 à 25 ans. Dans des conditions où nous déplaçons 1,5 million de barils par jour, le taux ou le tarif par baril se situerait entre 8 et 10 \$ canadiens du départ à l'arrivée. Comme je l'ai dit, j'ai été un peu surpris initialement. Nous avons fait d'autres essais. Nous lui avons fait passer des tests de résistance comportant des seuils élevés, différentes conditions, des périodes prolongées de construction et divers autres scénarios où les produits n'arriveraient pas comme prévu, et les résultats étaient toujours très prometteurs.

Nous croyons que les coûts d'immobilisation pour le chemin de fer reliant Fort McMurray à Delta Junction, y compris toutes les gares de triage auxiliaires et les installations, se situent entre 14 et 20 milliards de dollars. Cela peut sembler beaucoup d'argent, mais si vous avez du financement — et l'argent aime les bons projets —, alors ce n'est probablement pas une somme si importante.

Je veux parler un peu de l'équipe. On me dit de parler de moi-même, ce qui me rend un peu mal à l'aise, mais — malheureusement ou heureusement — je fais cela depuis très longtemps. Je suis dans l'industrie ferroviaire depuis plus de 30 ans. Au risque de sonner comme Hunter Harrison, j'ai essentiellement commencé à travailler en enfonçant des crampons, et ensuite j'ai gravi les échelons. Je suis essentiellement devenu responsable des opérations dans le réseau de l'Est du Canadien Pacifique, et plus tard, suis passé au service de génie-conseil d'AECOM, où j'étais responsable des opérations au Canada.

Je suis aussi probablement une des rares personnes qui peuvent dire que j'ai construit un chemin de fer. J'étais responsable, en tant que directeur de projet, du chemin de fer de Loon Lake au Canada. C'était un projet fantastique, et je suis très fier de l'équipe et de ce que nous avons accompli là-bas.

Je suis aussi directeur à CentrePort Canada, que vous connaissez tous, j'en suis certain.

Je veux parler de nos investisseurs, Sean McCoshen et David Sharpe. Je crois que Sean a témoigné devant le comité. Sean est un spécialiste accompli des services de banque d'affaires aux États-Unis qui a consenti des centaines de millions de dollars de financement pour des projets des Premières Nations au Canada. Il a réussi à concevoir et à financer de grands projets d'infrastructures partout dans le monde, particulièrement au Moyen-Orient, avec des dépenses en immobilisations dépassant le milliard de dollars. Il a aussi mené la recapitalisation de Home Depot d'environ entre 6 et 7 milliards de dollars.

David Sharpe is the president and chief operating officer of Bridging Finance, one of Canada's largest private debt providers and heavily involved with First Nations financing. He is the chair of the board of governors for First Nations University of Canada and a member of the Mohawks at the Bay of Quinte.

I will let Carol Anne talk about herself for a second.

Carol Anne Hilton, Aboriginal Engagement, Alberta Alaska Rail Development Corporation: I am the CEO of Transformation International and here with me is Ainjil Hunt from social economic development. We focus largely on the prosperity and social and economic well-being of First Nations. We have been brought on to the project to be able to create excellence in Aboriginal engagement.

I also advise the federal government's Advisory Council on Economic Growth Council and have been doing work on the Aboriginal relationship and space for innovation in the Canadian economy. Within this project I see a lot of room for innovation in the Aboriginal relationship.

Mr. Falcetta: Rounding out our team, we have Mead Treadwell in Alaska, a former Lieutenant Governor. He provides guidance that we need in the U.S. and I am thrilled to have him on our team.

I know we will have a lot of conversation about safety later, but just at a high level I heard comments earlier about safety. Safety is a culture. Safety is something you build into everything you do in railway operations and maintenance. The railways that are successful at producing very strong safety records take that position. Generally speaking, there is zero tolerance for not adhering to that policy. That seems to produce the right results.

In the weekly calls with our entire team almost immediately I involve safety in every conversation. There is a safety message in every conversation. It begins now while you are in design, while you are in the engineering phase, and while you are discussing what if we go here rather than go there. This is where it starts and I have every intention of ensuring that the safety culture is built into this operation right from the start.

Carol Anne, do you want to talk a little bit about indigenous engagement and how we are approaching it?

Ms. Hilton: On the Aboriginal engagement within this project what we see is an understanding of the context because we come from British Columbia. We understand what is happening there with the intersection of the discussion on pipelines, the moving of product and the connectivity to the Canadian economy.

David Sharpe est président et chef des opérations à Bridging Finance, un des plus gros fournisseurs de crédit privés au Canada, qui travaille beaucoup sur le financement des Premières Nations. Il est président du conseil des gouverneurs de la First Nations University of Canada et membre des Mohawks de la Baie de Quinte.

Je vais laisser Carol Anne parler d'elle-même un moment.

Carol Anne Hilton, participation autochtone, Alberta Alaska Rail Development Corporation : Je suis présidente-directrice générale de Transformation International, et je suis accompagnée d'Ainjil Hunt, du développement socioéconomique. Nous nous concentrons largement sur la prospérité et le bien-être social et économique des Premières Nations. On nous a invités à participer au projet pour être en mesure d'assurer l'excellence de la participation autochtone.

En outre, je prodigue des conseils au Conseil consultatif sur la croissance économique, et je travaille sur la relation avec les Autochtones et la place donnée à l'innovation dans l'économie canadienne. Dans le cadre de ce projet, je vois qu'il y a beaucoup d'espace pour l'innovation dans la relation avec les Autochtones.

M. Falcetta : Et pour compléter notre équipe, nous avons Mead Treadwell en Alaska, ancien lieutenant-gouverneur. Il fournit les conseils dont nous avons besoin aux États-Unis, et je suis très heureux de l'avoir dans notre équipe.

Je sais que nous parlerons beaucoup de sécurité plus tard, mais juste en passant, j'ai entendu plus tôt des commentaires sur la sécurité. La sécurité est une culture. La sécurité est une chose qu'on intègre dans tout ce qu'on fait dans le cadre de l'exploitation et de l'entretien des installations ferroviaires. Les chemins de fer qui connaissent du succès en ayant d'excellents antécédents en matière de sécurité adoptent cette position. En règle générale, il y a une tolérance zéro pour ce qui est des manquements à cette politique. Cela semble produire les bons résultats.

Dans le cadre de nos appels hebdomadaires avec toute notre équipe, je parle presque immédiatement de sécurité dans chaque conversation. Il y a un message sur la sécurité dans chaque conversation. Cela commence dès la phase de conception, puis se poursuit durant les travaux d'ingénierie et lorsqu'on se demande si on va ici plutôt que là-bas. C'est là que ça commence, et j'ai la ferme intention de m'assurer que la culture de sécurité s'inscrit dans les activités dès le début.

Carol Anne, voulez-vous parler un peu de la participation des Autochtones et de notre approche à l'égard de celle-ci?

Mme Hilton : Sur le plan de la participation autochtone dans le cadre de ce projet, ce que nous voyons est une compréhension du contexte parce que nous venons de la Colombie-Britannique. Nous comprenons ce qui se passe là-bas avec la convergence de la discussion sur les pipelines, le transport du produit et le lien avec l'économie canadienne.

The essential aspect of what we see is the requirements of 2016 for a new relationship with Aboriginal people. At the foundation of that is not only permission but also what we see emerging as a new business partnership.

The historical development of Canada has shifted significantly to how we get to 2016 and what we see as some of the key features of this rail and the connectivity to not only the potential of where we go as a country but also that connectivity to global markets. The features of this include the earliest possible engagement with First Nations people.

What we have heard in our work is that nobody has ever talked to us this early. Within that is the key feature of seeking permission, seeking collaboration and within that collaboration seeking solutions within community knowledge early on.

That is the approach in the work we have done to date. We are hearing: "Nobody has ever asked us what we think, what we know best about our territories or how we experience what makes sense here." Seeking that collaboration, seeking that permission, seeking that community knowledge and the earliest engagement, this is what permission looks like and how we approach consultation. It is a more collaborative design within the process required to move toward permitting the rail.

The complexities of the numbers of Aboriginal entities that we are currently identifying require ongoing relationships and ongoing conversations.

Mr. Falcetta: Just to close out, we have really begun the project in earnest, kicking off with the VHI study in 2015. We are now at a point where we are having active engagement and active conversations with the CTA and with the Surface Transportation Board in the U.S. We will continue doing that until we are at a point where we have designed enough to become invaluable and instructive to both of those agencies. At some point we will apply for a CTA certificate of fitness and permission for construction, and conversely in the U.S. as well under its legislation.

In 2018-19 we intend on being permitted and in the ground with financing. We believe that we can be operating by 2022. This is a very achievable plan. My experience over the last 30 years has taught me that there are no shortcuts. Any time I hear the words "fast track," I hear four times as much money and four times as long.

L'aspect essentiel de ce que nous voyons est l'exigence en 2016 de nouer une nouvelle relation avec les Autochtones. Celle-ci repose non seulement sur la permission, mais aussi sur ce nouveau partenariat commercial que nous voyons émerger.

Le développement historique du Canada a beaucoup changé pour en arriver où nous en sommes en 2016 et ce que nous voyons comme certaines caractéristiques clés de ce chemin de fer et le lien non seulement avec notre potentiel en tant que pays, mais aussi avec les marchés mondiaux. Les caractéristiques de cela comprennent la participation le plus tôt possible des gens des Premières Nations.

Ce que nous avons entendu dans le cadre de notre travail ici est que personne ne leur a jamais parlé aussi tôt dans le processus. Là se trouve la caractéristique clé de demander la permission, d'établir une collaboration et, au moyen de celle-ci, de chercher des solutions en puisant dans les connaissances de la collectivité dès le début.

Voilà l'approche appliquée dans le cadre du travail que nous avons fait jusqu'à maintenant. Nous entendons : « Personne ne nous a jamais demandé ce que nous pensons, ce que nous connaissons très bien sur notre territoire ou comment nous savons ce qui fonctionne ici. » Le fait de chercher cette collaboration, cette permission et ces connaissances communautaires ainsi que la participation dès le début... voilà de quoi la permission a l'air, voilà comment nous approchons la consultation. Il s'agit d'une conception davantage axée sur la collaboration dans le cadre du processus requis pour en arriver à la permission d'aménager le chemin de fer.

La complexité engendrée par les nombres d'entités autochtones que nous recensons actuellement exige des relations et des conversations continues.

M. Falcetta : En terminant, nous avons vraiment entrepris le projet sérieusement, le coup d'envoi étant l'étude du VHI de 2015. Nous en sommes maintenant au point où nous avons un contact et des échanges actifs avec l'ACLE et le Surface Transportation Board des États-Unis. Nous continuerons à faire cela jusqu'à ce que nous soyons au point où nous en avons conçu assez pour être utiles et instructifs pour ces organismes. À un moment donné, demandons un certificat de compétence de l'ACLE et une permission de construire, et nous ferons de même aux États-Unis, conformément à leurs lois.

En 2018-2019, nous nous attendons à obtenir la permission et à commencer nos travaux avec du financement. Nous croyons que nous pouvons commencer l'exploitation dès 2022. Il s'agit d'un plan très réalisable. Mon expérience des 30 dernières années m'a enseigné qu'il n'y a pas de raccourci. Chaque fois que j'entends les mots « voie express », j'entends « quatre fois plus de temps et d'argent ».

That is not our intention. Our intention is to work with all stakeholders to the best of our ability. The regulators both in Canada and the United States have a lot to offer us in the way of making the process work for everybody. Having said that, I will open the floor to questions.

Senator Black: I want to congratulate each of you. This is an absolutely tremendous initiative. From Canada's point of view, certainly from Alberta's point of view, any opportunity to get product to tidewater is a good initiative. I really think this is a great and really quite brave undertaking, so congratulations to you and to your team.

I only have one question. There is a myriad of questions but you know them as well as I do. I mean you are a start-up and you are moving forward to try and develop your product. I am sure all my colleagues wish you the best of luck.

There must be a gating issue, an initial issue around shipper and/or government support. The \$14 billion to \$20 billion just does not happen. Somebody has to support your baseload or some government has to get behind you. Are you at a position to talk about that?

Mr. Falcetta: Absolutely. That is a great question by the way.

I like to always distill things into buckets so that I can understand it myself and then communicate it well. I see three buckets. One is the consolidation of the corridor. The consolidation of the corridor really means ensuring that landowners and stakeholders along that strip of property are engaged and involved in getting what they need.

We will go through the consultation process. The Canadian government will ensure that gets done the way that it needs that to be done. Our First Nations team will ensure that we probably kick it up a level because we intend on doing a little more than just meeting the minimum standard of the law.

The permitting process cannot take place until we have sufficiently done our due diligence in consultation. In fact it will probably be the same in the U.S. through their process with the STB and environmental impact statements that have to be done there. They are a bit different but they essentially come to the same end. That would be bucket 1.

Bucket 2 really is permitting in earnest and then of course that is where you can attract equity and you can attract senior debt. I do not believe that any project in Canada today or in the near future will attract investment dollars until there is social licence. That is bucket 2. That is stage gate 2.

Ce n'est pas notre intention. Notre intention est de travailler avec tous les intervenants du mieux que nous le pouvons. Les organismes de réglementation, tant au Canada qu'aux États-Unis, ont beaucoup à nous offrir pour ce qui est de la manière de faire fonctionner le processus pour tous. Sur ce, je suis prêt à répondre à vos questions.

Le sénateur Black : Je veux féliciter chacun d'entre vous. C'est une initiative absolument remarquable. Du point de vue du Canada — certainement de celui de l'Alberta — toute possibilité d'acheminer le produit vers la côte est une bonne initiative. Je crois vraiment que c'est une entreprise fantastique et vraiment très brave, alors je vous félicite, vous et votre équipe.

J'ai seulement une question. Il y a toute une foule de questions, mais vous les connaissez autant que moi. Vous êtes une entreprise en démarrage et vous avancez en essayant de développer votre produit. Je suis certain que tous mes collègues vous souhaitent la meilleure des chances.

Il doit y avoir un obstacle important, un problème initial concernant l'obtention du soutien des transporteurs ou des gouvernements. Un projet de 14 à 20 milliards de dollars ne démarre pas comme par enchantement. Quelqu'un doit soutenir votre charge de base, ou un gouvernement doit vous appuyer. Pouvez-vous en parler?

M. Falcetta : Absolument. C'est une excellente question, en passant.

J'aime toujours séparer les choses en volets pour que je puisse les comprendre et ensuite bien les communiquer. Je vois trois volets. Le premier est la consolidation du corridor. La consolidation du corridor, c'est le fait de vraiment s'assurer que les propriétaires fonciers et les intervenants le long de cette bande de terrain participent au projet et reçoivent ce dont ils ont besoin.

Nous suivrons le processus de consultation. Le gouvernement canadien s'assurera qu'il est suivi comme il se doit. Notre équipe des Premières Nations veillera probablement à ce que nous en fassions plus, parce que nous avons l'intention d'en faire un peu plus que la norme minimale prévue par la loi.

L'obtention des permis ne peut avoir lieu avant que nous ayons suffisamment fait preuve de diligence raisonnable dans le cadre des consultations. De fait, ce sera probablement la même chose aux États-Unis, par l'intermédiaire de leur processus avec le STB et des énoncés des incidences environnementales qui doivent y être présentés. C'est un peu différent, mais ils obtiennent essentiellement le même résultat. C'est le premier volet.

Le deuxième volet concerne l'obtention de permis en bonne et due forme, et, bien sûr, c'est là qu'on peut attirer des capitaux et contracter des dettes prioritaires. Je ne crois pas qu'un projet au Canada aujourd'hui ou dans un avenir rapproché attirera des investissements avant qu'il y ait une adhésion sociale. C'est le deuxième volet.

Stage gate 3 might be concurrent with 2. It is really the take or pay agreements with the producers and the off-takers. Obviously that is a negotiation. We like to think if we have a mousetrap that works. That should not be a terribly difficult discussion to have but obviously it is a negotiation. Those are the three buckets.

Senator Mercer: Thank you. That was a very interesting presentation. In your success factors for this you said under long-term structures that First Nations are not just being consulted on our project. This will be their project too through an innovative ownership structure. Can you describe the ownership structure? Is it percentage based? How will the money flow?

Mr. Falcetta: That is an excellent question. We are not absolutely certain about what the equity split would be in terms of gearing for the corporation at this moment. We have run some financial models. It is being talked about and tested with various groups. We are at the beginning of those stages now.

In terms of how money will flow to them it is just as any other corporation will. There is free cash that gets generated by corporations. There are dividends that get paid out by corporations. That will be one of the means of doing so. If I understand your question correctly, I think the key here is really to provide meaningful participation in ownership at a significant equity level.

I feel like I probably should turn a little bit of this over to Carol Anne. She has been having more discreet discussions. I do not know if she wants to talk about that a little bit more.

Ms. Hilton: The ownership structure is looking at the situation. For the level of initial engagement that we have done there is a huge scale of capacity or spectrum of where the entry points of nations are within their own capacity and within their own economic development structures both here in Canada and in the United States.

In the United States we have multinational corporations working in 48 states, billion-dollar companies and then working with little tiny even non-treaty nations through Yukon that are struggling to identify a local economy. We recognize that entire scale and what are fair and meaningful entry points within the business model. We recognize as well that within the equity structure we have seen across the pipeline development is a polarization of the nature of the relationship between the requirements of the pipeline, the development of the business relationship and the facilitation of that with First Nations. That polarization is also something that we see as essential to remove that aspect so that people actually are talking to each other.

That is something that we have not seen and that is something that we see as significant to the equity partnership development as a key feature.

Le troisième volet peut être parallèle au deuxième. C'est vraiment la conclusion d'engagements d'achat ferme avec les producteurs et les exploitants. Évidemment, c'est une négociation. Nous aimons à croire que notre projet est bon. Cette discussion ne devrait pas être terriblement difficile à avoir, mais c'est évidemment une négociation. Voilà les trois volets.

Le sénateur Mercer : Merci. C'était un exposé très intéressant. Dans vos facteurs de succès du projet, vous avez dit, au sujet des structures à long terme, que les Premières Nations ne sont pas seulement consultées sur notre projet. Ce sera aussi leur projet, grâce à une structure de propriété novatrice. Pouvez-vous décrire la structure de propriété? Est-elle fondée sur un pourcentage? Comment l'argent circulera-t-il?

M. Falcetta : C'est une excellente question. Nous ne sommes pas absolument certains de la formule de partage de la participation qui sera adoptée pour la société à l'heure actuelle. Nous avons fait des essais de modèles financiers. Nous en parlons et faisons des essais avec divers groupes. Nous sommes maintenant au début de ces étapes.

Pour ce qui est de la façon dont l'argent se rendra aux Premières Nations, ce sera comme on le fait dans toute autre société. Il y a de l'argent qui est généré par les sociétés. Il y a des dividendes qui sont versés par les sociétés. Ce sera un des moyens de le faire. Si je comprends bien votre question, je crois que la clé ici est vraiment d'assurer une participation fructueuse et importante aux bénéficiaires.

Je crois que je devrais probablement laisser Carol Anne ajouter quelque chose. Elle a tenu davantage de discussions officieuses. Je ne sais pas si elle veut en parler un peu plus.

Mme Hilton : La structure de propriété examine la situation. Pour le niveau de mobilisation initial que nous avons effectué, il y a une échelle de capacités ou un spectre énorme quant aux points d'entrée des nations, selon leurs propres capacités et leurs propres structures de développement économique, tant ici au Canada qu'aux États-Unis.

Aux États-Unis, nous avons des sociétés multinationales qui travaillent dans 48 États — des entreprises valant des milliards de dollars — qui ensuite travaillent, par l'intermédiaire du Yukon, avec de minuscules nations — même des nations sans traité — dont l'économie locale est négligeable. Nous reconnaissons tous les niveaux de cette échelle ainsi que des points d'entrée justes et raisonnables dans le cadre du modèle d'affaires. Nous reconnaissons aussi que, dans la structure de participation, nous avons vu durant le développement du pipeline une polarisation de la nature de la relation entre les exigences relatives au pipeline, l'établissement d'une relation d'affaires et la facilitation de celle-ci avec les Premières Nations. Cette polarisation est aussi une chose que nous voyons comme essentielle pour retirer cet aspect afin que les gens se parlent réellement.

C'est quelque chose que nous n'avons pas vu et que nous jugeons important aux fins du développement de partenariats relatifs à la participation à la société. C'est une caractéristique clé.

Mr. Falcetta: Senator Mercer, as we develop that I would be happy to send that information to you when it becomes more concrete.

Senator Mercer: Please do. I guess the fundamental question is what we are talking about here is developing a U.S. route and a U.S. exit for the Canadian product as opposed to talking about an all-Canadian routes which we have talked about earlier.

I am very curious about your safety. We talk about it being the safest port in the world. I come from a port city. I am from Halifax. I am always interested in port safety of course. How do you define it as being the safest port in the world?

Mr. Falcetta: That is a very good question. In speaking to the people at Valdez they obviously went through a crisis. They took those lessons and they developed best practices.

In terms of moving oil and petrochemical products their approach is: We will do everything that we can do in terms of contingency planning to ensure that never happens again. Never is a long time. I am not sure that is necessarily possible, but I have been impressed by their diligence in contingency planning and emergency response.

Senator Mitchell: Having been to Valdez I understand what you are talking about. It is also a question of tremendous capacity for emergency response. It really is quite impressive.

I guess one of the questions that your presentation raises for me is: Why would the choice be your railroad rather than a pipeline, or are you saying it is in addition to pipelines or are you saying it is somehow more feasible because pipelines may not be accepted?

Mr. Falcetta: I think there is room for everybody. I am not suggesting that pipelines should not be considered.

I believe we have more demand than we have capacity probably for the foreseeable future. It is not just for bitumen. We are talking about bitumen today. We have also identified \$638 billion of minerals that are along the corridor. At some point they are going to be extracted and they are going to be of great benefit to people all over that portion of North America.

It is not simply just a matter of the oil. It is a matter of all other economic activity. I am a great believer in the idea and the philosophy. It was waxed philosophical at length in the last conversation, but to me this is a very pedestrian statement but it is very true. Goods have no value until they reach the point of consumption, and we forget that. We need to develop the capacity

M. Falcetta : Sénateur Mercer, à mesure que cette question évolue, je serais heureux de vous envoyer cette information lorsque les détails auront été arrêtés.

Le sénateur Mercer : Merci. J'imagine que la question fondamentale ici est le développement d'un tracé et d'une sortie en sol américain pour le produit canadien plutôt que le développement des tracés intérieurs dont nous avons parlé plus tôt.

J'aimerais en savoir plus sur votre sécurité. Nous en parlons comme du port le plus sécuritaire au monde. Je viens d'une ville portuaire. Je suis d'Halifax. La sécurité portuaire m'intéresse toujours, bien sûr. Comment arrivez-vous à le définir comme le port le plus sécuritaire au monde?

M. Falcetta : C'est une très bonne question. En parlant aux gens à Valdez, on voit qu'ils ont évidemment vécu une crise. Ils en ont tiré des leçons, et ils ont élaboré des pratiques exemplaires.

Pour ce qui est du transport de produits pétroliers et pétrochimiques, leur approche est la suivante : nous ferons tout ce que nous pouvons en ce qui concerne la planification d'urgence pour nous assurer que cela ne se reproduise plus jamais. « Jamais » est une longue période. Je ne suis pas certain que ce soit nécessairement possible, mais j'ai été impressionné par leur diligence relativement à la planification et à l'intervention en cas d'urgence.

Le sénateur Mitchell : M'étant moi-même rendu à Valdez, je comprends ce dont vous parlez. Il s'agit aussi de pouvoir compter sur d'énormes capacités d'intervention en cas d'urgence. C'est vraiment très impressionnant.

J'imagine qu'une des questions que votre exposé soulève pour moi est : pourquoi devait-on choisir votre chemin de fer plutôt qu'un pipeline, ou dites-vous qu'il s'ajouterait aux pipelines ou qu'il est en quelque sorte plus faisable parce que les pipelines ne seront peut-être pas acceptés?

M. Falcetta : Je crois qu'il y a de la place pour tout le monde. Je ne veux pas laisser entendre qu'on ne devrait pas appuyer les pipelines.

Je crois que la demande dépasse notre capacité, probablement, dans un avenir possible. Ce n'est pas seulement pour le bitume. Aujourd'hui, nous parlons de bitume. Nous avons aussi déterminé qu'il y a pour 638 milliards de dollars de minéraux se trouvant le long du corridor. À un moment donné, ils seront extraits et bénéficieront grandement aux gens dans toute cette partie de l'Amérique du Nord.

Il ne s'agit pas simplement de pétrole. C'est une question qui touche toutes les autres activités économiques. Je suis un grand partisan de l'idée et de la philosophie. On a longuement parlé des aspects philosophiques lors de la dernière conversation, mais... Selon moi, l'énoncé suivant — même s'il semble banal — a le mérite d'être vrai : les biens n'ont aucune valeur jusqu'à ce qu'ils

to move that. Is there room for everybody? Absolutely there is room for everybody and there will be for the foreseeable future.

Railways, pipelines, trucking companies, all modes of transport, have made our country great. We are better at it than probably anywhere else in the world that I have seen. I do not believe that we exclude one mode of transport to enhance another necessarily. I just believe that our project has economic feasibility. It can include a group that needs to be included and has not been for the last couple hundred years. It also gives our children, our great grandchildren and our great-great grandchildren the opportunity to enjoy the same quality of life that we have because of what was done to our benefit a century ago. It is really quite fundamental.

Senator Mitchell: What are the engineering challenges of building a railway over the kind of terrain that you are talking about?

Mr. Falcetta: I would like to think that good engineering is not really that difficult but that is not true, of course.

The major challenges really are probably in the last segment into Alaska. There is some fairly significant blasting and cut and fill that would have to be done in that area. Also there are a couple of tunnels that potentially would need to be bored. They would be fairly significant. There are 70 major bridge crossings. Of course there are all kinds of challenges with ensuring that DFO is satisfied and with water. There are some challenges with that. However, good engineering work and thoughtful engagement with stakeholders typically will mitigate those issues fairly quickly.

Senator Unger: I am looking at the map. Is the proposed railway the red line on the map?

Mr. Falcetta: I just want to make sure I have the map. Yes, it is actually. The blue line is the connection from the Alaska border to the connection to the TAPS pipeline and to the Alaska railway.

Senator Unger: How many nations would be involved in building this railway? I assume that you would need consent as you show the route. How many different nations?

Mr. Falcetta: How many Air Miles have you collected this year?

Ms. Hilton: Right now we are looking at between 30 and 35. It also depends on the complexities and the nature of how some of the Aboriginal entities are structured and whether we need to engage both the villages and the corporations. We still have to cover some of the Metis locals and those aspects to begin to understand what the exact number is, but we are expecting 30 to 35.

atteignent le point de consommation, et nous oublions cela. Nous devons développer la capacité de les transporter. Y a-t-il de la place pour tous? Absolument, il y a de la place pour tous, et il y en aura dans un avenir prévisible.

Les chemins de fer, les pipelines, les entreprises de camionnage — tous les modes de transport — ont aidé à faire du Canada un grand pays. Nous sommes meilleurs à cet égard que probablement n'importe qui dans le monde, selon moi. Je ne crois pas que nous devons nécessairement exclure un mode de transport pour en améliorer un autre. Je crois seulement que notre projet est faisable sur le plan économique. Il peut mobiliser un groupe qui doit être inclus et qui ne l'a pas été au cours des 200 ou 300 dernières années. Il donne aussi à nos enfants, à nos petits-enfants et à nos arrière-petits-enfants la possibilité de profiter de la même qualité de vie que nous grâce à ce qui a été fait à notre avantage il y a un siècle. C'est vraiment très fondamental.

Le sénateur Mitchell : Quels sont les défis techniques liés à l'aménagement d'un chemin de fer sur le type de terrain dont vous parlez?

M. Falcetta : J'aimerais penser que les aspects touchant l'ingénierie ne sont pas vraiment si difficiles régler, mais ce n'est pas vrai, bien entendu.

Les défis importants sont probablement dans le dernier tronçon vers l'Alaska. Des travaux de dynamitage et de déblai-remblai assez importants devront être accomplis dans ce secteur. Il y a aussi deux ou trois tunnels qui devront être creusés. Ils seraient assez importants. Il y a 70 traversées de pont majeures. Bien sûr, il y a toutes sortes de défis liés au fait de s'assurer de la satisfaction du MPO et de protéger les eaux. Il y a certains défis à cet égard. Toutefois, un bon travail d'ingénierie et un recours judicieux à des intervenants atténueront habituellement ces problèmes assez rapidement.

La sénatrice Unger : Je regarde la carte. Le chemin de fer proposé correspond-il à la ligne rouge sur la carte?

M. Falcetta : Je veux seulement m'assurer d'avoir la carte. Oui, c'est bien ça. La ligne bleue — à partir de la frontière de l'Alaska — est le raccordement au pipeline Trans-Alaska et au chemin de fer de l'Alaska.

La sénatrice Unger : Combien de nations participeraient à la construction de ce chemin de fer? J'imagine que vous auriez besoin obtenir le consentement de certaines nations selon le tracé. Combien de nations différentes?

M. Falcetta : Combien d'Air Miles avez-vous recueilli cette année?

Mme Hilton : Actuellement, entre 30 et 35. Cela dépend aussi de la complexité et de la nature de la structure de certaines entités autochtones et du fait que nous devons faire participer les villages et les sociétés. Nous devons toujours couvrir certaines localités métisses et aborder les aspects connexes pour commencer à comprendre quel est le nombre exact, mais nous nous attendons à ce qu'il y ait de 30 à 35 nations.

Senator Unger: Do you anticipate any resistance such as the pipelines hear experience from time to time?

Mr. Falcetta: The approach that we are taking so far, Senator Unger, looks something like this. We could absolutely design and engineer with 75 to 80 per cent of accuracy almost within a year. However that is a mistake.

We have benefited so far from our conversations with First Nations. There is the science of engineering and there is the benefit that you get from speaking to people who live in that geographic area. They can actually be pretty helpful with ensuring that you find the right route. We have experienced that on a few occasions already in the last couple of months.

That is a very good question. Do I expect opposition? I do not look at it like opposition. I look at it more like great suggestions that we need to pay very close attention to. That is perhaps why some of the other modes that have been trying to develop their projects have had the opposition that they have had.

Senator Unger: I probably used the wrong word. I know that from municipality to municipality in Alberta the mayors do not always agree and they have their voices, so I am wondering what your conversations would be like as you cross what is primarily First Nations land, right?

Mr. Falcetta: Primarily.

Senator Unger: What would the conversations be like? Have you started that process and are they receptive? That is really what I want to know.

Ms. Hilton: What we have been able to facilitate is early relationships that identify inclusion in actual specifics of route selection. A lot of the kind of energy corridor development has been top down. It happened to us as First Nations and then this approach is designed by us. Let us put that local knowledge into use.

What are the solutions? We have heard some examples. In this area we have looked at protection. Can you look at a suggestion from this area? There is lots of room for solutions and we want to promote is a solution-driven environment that is based on collaboration and co-design. That in itself removes a lot of the potential for conflict.

Mr. Falcetta: To answer your question specifically we reached out to each of the nations. I couldn't give you a percentage but we have received responses at various levels from a significant amount.

Senator Unger: I wish you luck and I wish you great success because you know that Alberta needs every availability to get our products to tidewater. Thank you.

Mr. Falcetta: Thank you for the encouragement.

La sénatrice Unger : Vous attendez-vous à de la résistance, comme il y en a de temps en temps à l'égard des pipelines?

M. Falcetta : L'approche que nous avons adoptée jusqu'à maintenant, sénatrice Unger, ressemble à cela. Nous pourrions certainement concevoir et mettre sur pied tout cela presque en moins d'un an, avec une précision de 75 à 80 p. 100. Toutefois, ce serait une erreur.

Les conversations que nous avons eues jusqu'à maintenant avec les Premières Nations nous ont été très utiles. Il y a la science du génie, et il y a l'avantage qu'on tire du fait de parler aux gens qui vivent dans cette région. Ils peuvent en fait s'avérer très utiles pour s'assurer de trouver le bon tracé. Nous avons déjà vécu cela à quelques occasions au cours des deux ou trois derniers mois.

C'est une très bonne question. Est-ce que je m'attends à de l'opposition? Je ne vois pas cela comme de l'opposition. Je vois cela davantage comme d'excellentes suggestions que nous devons examiner très attentivement. C'est peut-être pourquoi certains des autres modes qui ont essayé de développer leurs projets ont rencontré de l'opposition.

La sénatrice Unger : J'ai probablement utilisé le mauvais mot. Je sais que, d'une municipalité à une autre en Alberta, les maires ne sont pas toujours d'accord et se font entendre, alors je me demande quelle serait la nature de vos conversations au moment de traverser un territoire principalement constitué de terres des Premières Nations?

M. Falcetta : Principalement.

La sénatrice Unger : Quelle serait la nature des conversations? Avez-vous entamé ce processus? Y a-t-il de l'ouverture? C'est vraiment ce que je veux savoir.

Mme Hilton : Ce que nous avons été en mesure de faciliter est l'établissement en amont de relations qui font ressortir des détails réels pour la sélection du tracé. Une grande part du développement du corridor énergétique s'est fait de haut en bas. Cela nous est arrivé en tant que Première Nation, et puis nous avons conçu cette approche. Laissez-nous mettre à contribution ces connaissances locales.

Quelles sont les solutions? Nous avons entendu des exemples. Dans cette région, nous avons examiné la question de la protection. Peut-on examiner une suggestion émanant de cette région? Il y a beaucoup de place pour les solutions, et nous voulons promouvoir un environnement axé sur les solutions qui est fondé sur la collaboration et la coconception. Cette formule en soi réduit de beaucoup le potentiel de conflits.

M. Falcetta : Pour répondre précisément à votre question, nous avons communiqué avec chaque nation. Je ne peux vous donner un pourcentage, mais nous avons reçu des réponses de divers échelons d'un grand nombre de celles-ci.

La sénatrice Unger : Je vous souhaite bonne chance et beaucoup de succès, car — vous le savez — l'Alberta a besoin de chaque possibilité d'acheminer son produit vers la côte. Merci.

M. Falcetta : Merci de l'encouragement.

The Deputy Chair: First, Mr. Falcetta, I want to thank you for being a bit of a visionary. We need some visionaries out there, taking the time to pull people together on the front end of this thing. I think it is important but I am a realistic person. I am a businessman myself. What sort of volumes are you looking at here in order to make this a viable economic concern?

Mr. Falcetta: Without giving away the secret sauce, depending on how we view the asset lifecycle and depending on where we think we can charge a tariff that would be returning to capital we are probably at probably about 300,000 to 400,000 barrels of bitumen per day.

Please keep in mind that we do not intend on being a one-trick pony. Under Canadian law and North American law we could not do that anyway. We would have to be a common carrier under North American law so we would have to accept commodities and moving people where necessary.

The Deputy Chair: You are looking at about 400,000 barrels a day, correct?

Mr. Falcetta: Yes. Just to answer your question very precisely, if it were just bitumen.

The Deputy Chair: Just oil. I find the routing interesting. With 70 bridges and tunnels it is very expensive work. I am just curious why you chose the particular route that is being proposed. I am curious why you would not go through Whitehorse.

I am just thinking of the spin-off for Yukon and engaging Yukon so it can maximize the economic spin-off. I would assume that you would prefer to go through the largest community in Yukon.

Mr. Falcetta: It is not to say that we cannot change our mind but one thing that I will tell you is that in the design criteria that we initially decided on a couple of things that were really important to the team and myself was to find an alignment that met a criteria, to be as flat and straight as possible. In the criteria we decided at that point that we would have no greater than 1 per cent grades and no greater than 9 degree curves. Essentially that is flat and straight. That is where that line came from. It is the most favourable route. That is a significant improvement actually over what we have today in railway alignment in Canada and probably in North America.

That affords us the opportunity that no matter what fuel source is burned in the future or used in the future, less energy will be necessary to pull commodities up and down those hills because they are not as restrictive as others and, importantly, the flatter and straighter that you can make a railway the safer it is.

The Deputy Chair: One more question, and then I will send you over to Senator Mercer. What has the response been from the oil patch on this?

Le vice-président : D'abord, monsieur Falcetta, je veux vous remercier d'être un peu un visionnaire. Nous avons besoin de visionnaires qui prennent le temps de rassembler les gens en amont de ce projet. Je crois que c'est important, mais je suis une personne réaliste. Je suis moi-même un homme d'affaires. Quels volumes faudrait-il ici pour rendre le projet viable sur le plan économique?

M. Falcetta : Sans révéler notre formule secrète, tout dépendant de la façon dont nous voyons le cycle de vie du bien et du tarif que nous pensons pouvoir demander qui procurerait un rendement sur capital investi, nous sommes probablement à environ 300 000 à 400 000 barils de bitume par jour.

N'oubliez pas que nous avons plus d'un tour dans notre sac. De toute façon, le droit canadien et le droit nord-américain ne nous permettraient pas de faire cela. Il faudrait que nous soyons un transporteur public, conformément au droit nord-américain, ce qui nous obligerait à transporter des produits de base et transporter des personnes, au besoin.

Le vice-président : Vous envisagez environ 400 000 barils par jour, n'est-ce pas?

M. Falcetta : Oui, seulement pour répondre à votre question très précisément, s'il s'agissait seulement de bitume.

Le vice-président : Seulement du pétrole. Je trouve le tracé intéressant. Avec 70 ponts et tunnels, c'est du travail très coûteux. Je suis seulement curieux de savoir pourquoi vous avez choisi ce tracé particulier qui est proposé. Je suis curieux de savoir pourquoi vous ne passeriez pas par Whitehorse.

Je pense aux retombées pour le Yukon et à la possibilité de le faire participer afin qu'il puisse maximiser les retombées. Je supposerais qu'il y a un intérêt à passer par la plus grande localité du Yukon.

M. Falcetta : Je ne dis pas que nous ne pouvons pas un peu changer d'idée. Je vous dirai que, parmi les critères de conception dont nous avons initialement convenus, deux ou trois choses étaient très importantes pour l'équipe et moi-même, notamment le fait de trouver un alignement qui répond aux critères suivants : être le plus plat et le plus droit possible. Dans les critères établis à ce moment-là, nous avons décidé de ne pas avoir de pentes qui dépassent 1 p. 100 ni de courbes qui dépassent 9 degrés. C'est essentiellement plat et droit. C'est de ces critères que vient la ligne. C'est le tracé le plus favorable. C'est en fait une amélioration importante par rapport à l'alignement actuel des chemins de fer au Canada et probablement en Amérique du Nord.

Cela nous offre la possibilité de veiller à ce que, peu importe le carburant utilisé dans l'avenir, moins d'énergie soit nécessaire pour transporter des produits de base où il y a des collines parce que les chemins de fer ne sont pas aussi restrictifs que d'autres et, plus important encore, plus le tracé est plat et droit, plus le chemin de fer est sécuritaire.

Le vice-président : Une autre question, puis ce sera au tour du sénateur Mercer. Quelle a été la réaction de la région pétrolière à cet égard?

Mr. Falcetta: We have not had a lot of conversation with the oil patch directly, but we have had some conversations with a few of the producers.

At this moment it is a bit premature for us to talk about the project until we have better clarity around First Nations engagement. That is our priority. Social licence is the number 1 priority.

Senator Mercer: You raised the issues of mapping and Whitehorse and it dawned on me that I had not looked at this before. In the environmental assessment of this how close are you coming to the icefields? You are far enough north of Haines Junction, which is right on the edge of the glacier both on the Canadian side and on the American side. Are there any major ice issues on the route that you are proposing?

Mr. Falcetta: We believe that we have avoided them as much as possible at this point. That is not to say that it cannot be refined further. Again, the design work that has been done to this date or to this point has been done only to the extent to show a reasonable alignment.

We have every intention on having much deeper conversations with our First Nations partners who are probably going to be bringing up other issues that will necessitate a different alignment. To what degree? Is it going to be another 500 miles south or north? I do not think so.

Senator Mercer: I have been to Haines Junction and I have been to Whitehorse, et cetera, but I am not familiar with the makeup of the terrain. I am familiar with another railway that does go north and that is the railway that goes to Churchill, Manitoba. I am Deputy Chair of the Agriculture Committee so have had long discussions about the use of that for moving grain and the cost of that particular railroad because it is moving over tundra. Do we have tundra issues on this route? Tundra is not that stable.

Mr. Falcetta: No, it is not. There are permafrost issues in some of the alignment and it sounds like you are familiar with the Bay line up to Churchill. When the Bay line was built it was built on something a little more solid than what it is today. Obviously the climate has changed a little bit in that area and in some places it has actually become almost like liquefaction.

The previous owner of the property attempted to mitigate with some thermal piping. That was somewhat effective. I do not remember exactly the date of building there but I think it was 1905. At that time they did not have technologies like geotech style or geogrid which unfortunately would have helped the cause tremendously.

I have built a railway through that area in your old neck of the woods in Newfoundland and Labrador. We built through soup and there has not been an issue to this day.

M. Falcetta : Nous n'avons pas beaucoup parlé directement avec les gens de la région pétrolière, mais nous avons eu des conversations avec quelques producteurs.

À l'heure actuelle, il est un peu prématuré pour nous de parler du projet avant d'avoir obtenu une idée plus claire de la participation des Premières Nations. C'est notre priorité. L'adhésion sociale est la priorité.

Le sénateur Mercer : Vous avez parlé du tracé et de Whitehorse, et je me suis rendu compte que je n'avais pas songé à cela auparavant. Dans l'évaluation environnementale de ce projet, à quelle distance des glaciers se trouve le tracé? Vous êtes assez loin au nord de Haines Junction, qui est tout près du bord du glacier, du côté canadien comme du côté américain. Y a-t-il des problèmes importants liés à la glace sur le tracé que vous proposez?

M. Falcetta : Nous croyons les avoir évités autant que possible jusqu'à maintenant. Je ne dis pas que le tracé ne peut pas être perfectionné. Encore une fois, le travail de conception qui a été fait jusqu'à maintenant vise à donner une idée d'un alignement raisonnable.

Nous avons la ferme intention d'avoir des conversations plus approfondies avec nos partenaires des Premières Nations qui mentionneront probablement d'autres enjeux qui nécessiteront un alignement différent. Dans quelle mesure? Se trouvera-t-il à un autre 500 milles au sud ou au nord? Je ne crois pas.

Le sénateur Mercer : Je suis allé à Haines Junction, à Whitehorse, et cetera, mais je ne connais pas la composition du terrain. Je connais un autre chemin de fer qui passe effectivement au nord, c'est le chemin de fer qui va à Churchill, au Manitoba. Je suis vice-président du Comité de l'agriculture, alors j'ai eu de longues discussions sur l'utilisation du chemin de fer pour transporter le grain et sur les coûts liés à ce chemin de fer en particulier, parce qu'il passe dans la toundra. Avons-nous des problèmes relatifs à la toundra sur ce tracé? La toundra n'est pas très stable.

M. Falcetta : Non, elle ne l'est pas. Il y a des problèmes relatifs au pergélisol dans certaines parties du tracé, et j'ai l'impression que vous connaissez la ligne de Bay qui monte jusqu'à Churchill. Lorsque la ligne de Bay a été aménagée, elle reposait sur un sol un peu plus solide que ce que l'on a aujourd'hui. Évidemment, le climat a changé un peu dans ce secteur, et, à certains endroits, le sol est presque devenu liquide.

L'ancien propriétaire du terrain a tenté d'atténuer ce problème au moyen de conduites thermiques. Cela a réussi quelque peu. Je ne me souviens pas exactement de la date de construction, mais je crois que c'était en 1905. À cette époque, ils n'avaient pas de technologies comme le géotextile ou la grille géotextile qui, malheureusement, auraient été extrêmement utiles.

J'ai bâti un chemin de fer traversant votre ancien patelin, à Terre-Neuve-et-Labrador. Nous l'avons bâti dans la soupe, et il n'y a pas eu de problème depuis.

The Deputy Chair: Mr. Falcetta, I would like to thank you and your associates for being here today.

That completes our hearings for today. I would like to thank the witnesses for their participation here today and for the input in our study. We have had a productive day here today and we have a few more ahead of us. We will take all the information back to Ottawa for the production of our recommendations to the Government of Canada.

(The committee adjourned.)

CALGARY, Wednesday, September 21, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 a.m. to study the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Honourable senators, on behalf of the committee, I would like to express our pleasure at being here in Calgary this morning.

This morning the committee is continuing a study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada. This study began last March with the objective to find a better way to bring Canadian oil products to market.

We are pleased to be in oil country and hear from individuals close to the industry, versus the limited view we receive in Ottawa.

On Monday, the committee held some very productive meetings in Edmonton, and we are pleased to continue our deliberations here today.

I would like to introduce our first panel: from the National Energy Board, Peter Watson, the Chair and CEO; Josée Touchette, the Chief Operating Officer; Sandy Lapointe, Executive Vice President, Regulatory; Robert Steedman, Chief Environment Officer; and Shelley Milutinovic, Chief Economist.

I'd ask the board to begin their presentations and then the senators will have questions. Go Ahead, Mr. Watson.

Peter Watson, Chair and Chief Executive Officer, National Energy Board: Thank you very much, Mr. Chair.

Le vice-président : Monsieur Falcetta, j'aimerais vous remercier — de même que vos collaboratrices — d'avoir été ici aujourd'hui.

Cela termine notre séance d'aujourd'hui. J'aimerais remercier les témoins de leur participation aujourd'hui et de leurs commentaires relativement à notre étude. Nous avons eu une journée productive aujourd'hui, et nous en avons encore quelques-unes devant nous. Nous ramènerons toute l'information à Ottawa afin de formuler nos recommandations au gouvernement du Canada.

(La séance est levée.)

CALGARY, le mercredi 21 septembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, pour étudier l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, j'aimerais, au nom du comité, exprimer notre plaisir d'être ici, ce matin, à Calgary.

Ce matin, nous poursuivons notre étude de l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. Cette étude a commencé en mars dernier et a pour objet de trouver le meilleur moyen de transporter les produits du pétrole canadien.

Nous sommes heureux de nous trouver dans un territoire voué au pétrole et d'entendre des témoins familiers de ce secteur d'activité, contrairement aux points de vue limités que nous obtenons à Ottawa.

Lundi, à Edmonton, nos réunions ont été très productives, et nous sommes heureux de poursuivre nos délibérations ici aujourd'hui.

Permettez que je présente notre premier groupe de témoins : nous avons, de l'Office national de l'énergie, Peter Watson, président et premier dirigeant, Josée Touchette, chef des opérations, Sandy Lapointe, première vice-présidente, Réglementation, Robert Steedman, spécialiste en chef, Environnement, et Shelley Milutinovic, spécialiste en chef, Économie.

J'aimerais que les témoins présentent leurs exposés, puis les sénateurs poseront des questions. Allez-y, monsieur Watson.

Peter Watson, président et premier dirigeant, Office national de l'énergie : Merci beaucoup, monsieur le président.

As you indicated, I'm the Chairman and also Chief Executive Officer of the National Energy Board. No doubt you've heard a lot about the National Energy Board in recent weeks and months, especially as it relates to our quasi-judicial functions. So I want to begin by reminding the honourable members of the committee of what we also do beyond our hearing applications for new and major projects.

As Canada's national energy regulator, we regulate interprovincial and international pipelines and facilities to protect the safety of Canadians and the environment throughout the full life cycle of the infrastructure, from construction straight through to their eventual abandonment.

The NEB has four core responsibilities: energy project adjudication, safety and environmental oversight, energy information, and engagement with the public and indigenous peoples throughout the life cycle of the regulated activities.

Canadians care very deeply about protecting their local waterways, about protecting the lands that they value from the potential risks associated with an incident at a pipeline. Any strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries, and to ports on the East and West Coast of Canada, will require public confidence in the regulatory oversight of pipelines.

For governments and regulators, we need to allow sufficient time to engage and to listen to the public and indigenous peoples before we make decisions on projects. We understand that Canadians must have confidence that review processes are open, accessible, fair and science-based.

The issue of public confidence was at the forefront of our hearings into the Energy East and Eastern Mainline projects. As you know, a recent decision was made by three panel members to recuse themselves, in addition to myself, as chair, and the vice chair, recusing ourselves from our very limited and specific administrative duties.

The board members in question all acted in good faith. Their recusals, as well as mine and the vice chair's regarding our specific administrative duties on the file, were done to preserve the integrity and the credibility of the board's decision-making process. Once a new panel is appointed, the review of the two project applications will proceed and will get completed.

I want to be clear that the events from Energy East and Eastern Mainline must not deter us from our vitally important engagement work with citizens and communities across the country. We at the NEB know that we need to get better at meeting, listening and talking with landowners, with

Comme vous l'avez dit, je suis président et premier dirigeant de l'Office national de l'énergie. Vous avez sûrement beaucoup entendu parler de l'office dans les dernières semaines et les derniers mois, notamment en ce qui concerne nos fonctions quasi judiciaires. J'aimerais donc commencer en rappelant aux honorables membres du comité les responsabilités que nous assumons en dehors de l'audition de demandes visant de nouveaux et grands projets.

Nous sommes responsables de la réglementation de l'énergie à l'échelle nationale, et, à ce titre, nous réglementons les pipelines et les installations interprovinciales et internationales afin de protéger la sécurité des Canadiens et l'environnement tout au long du cycle de vie des infrastructures en question, de la construction à la fermeture.

L'office assume quatre responsabilités fondamentales : l'approbation de projets énergétiques, la surveillance de la sécurité et de l'environnement, la diffusion d'information sur l'énergie et le dialogue avec la population et les Autochtones tout au long du cycle de vie des activités réglementées.

Les Canadiens tiennent énormément à protéger leurs cours d'eau et à protéger les terres auxquelles ils accordent de la valeur contre les risques associés à un incident sur un pipeline. Toute stratégie visant à faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports des côtes de l'Atlantique et du Pacifique du Canada doit s'appuyer sur la confiance de la population dans la surveillance réglementaire des pipelines.

Les gouvernements et les organismes de réglementation ont besoin d'assez de temps pour faire participer et entendre la population et les Autochtones avant de prendre des décisions sur les projets à venir. Nous comprenons que les Canadiens ont besoin d'être convaincus que les processus d'examen sont ouverts, accessibles, équitables et fondés sur des données scientifiques.

La question de la confiance de la population était au cœur de nos audiences sur les projets Énergie Est et du réseau principal Est. Comme vous le savez, trois de nos commissaires ont récemment décidé de se récuser, en plus de moi-même comme président et du vice-président, qui nous sommes récusés de nos fonctions administratives très limitées et précises.

Les commissaires en question ont tous agi de bonne foi. Ils se sont récusés et le vice-président et moi-même nous sommes récusés de nos fonctions administratives propres au dossier pour préserver l'intégrité et la crédibilité des décisions du conseil d'administration. Lorsqu'un nouveau conseil sera nommé, l'examen des deux demandes se poursuivra jusqu'à son terme.

Je tiens à préciser que les événements associés aux projets Énergie Est et du réseau principal Est ne doivent pas nous empêcher de continuer à travailler avec les citoyens et les collectivités du pays et à remplir cette responsabilité cruciale. Nous savons, à l'office, que nous devons mieux connaître et

communities, with indigenous peoples regarding the infrastructure that we regulate throughout their full life cycle. We know that people care that this infrastructure is operating properly and safely, and that they need to understand that our oversight is effective.

Building public trust has been, and continues to be, my core focus at the NEB. As such, we have committed to an ambitious transformation agenda within our existing legislative framework to make us better and to align our resources to our priorities. The government's modernization review also provides an excellent opportunity to engage Canadians on the NEB's role and mandate.

A key component of our transformation agenda is improving our life cycle oversight activities, and how we measure and report on these activities to Canadians because they care about the safety of the infrastructure in their communities.

In the 2015-16 fiscal year, we completed more than 175 inspections. We conducted 19 emergency exercises. We conducted five comprehensive operational audits of all components of a pipeline company's management system. We issued 161 notices of non-compliance. We issued 10 safety orders; several of them were new and seven of them were amending, and that is to ensure the safety of the infrastructure. And we issued five administrative monetary penalties.

Our new draft Departmental Results Framework will better enable Canadians to measure and assess our performance in a comprehensive way. We're putting together a framework to allow the public to have the tools to assess us and to give us the feedback that we need to look ourselves in the mirror and assess whether we are good enough, and help us understand the actions we need to take to better meet the public's needs and expectations.

We've undertaken numerous transformation initiatives in the areas of safety and environmental management. We recently began posting emergency response exercise evaluations of regulated facilities; we've required the industries to post their emergency management plans; and this month, we initiated a process that will result in companies being required to post their emergency management program information so that the public can understand how these systems work inside a company and how they work if anything happens.

écouter les propriétaires terriens, les collectivités et les Autochtones et dialoguer avec eux au sujet des infrastructures que nous réglementons tout au long de leur cycle de vie. Nous savons que les gens tiennent à ce que ces infrastructures fonctionnent correctement et en toute sécurité et qu'ils ont besoin d'être convaincus que notre surveillance est efficace.

Obtenir la confiance de la population a toujours été et continue d'être mon objectif principal à l'office. C'est pourquoi nous avons entamé une ambitieuse transformation dans le cadre de notre mandat législatif pour nous améliorer et pour aligner nos ressources sur nos priorités. L'examen de la modernisation du gouvernement est aussi une excellente occasion de familiariser les Canadiens avec le rôle et le mandat de l'Office national de l'énergie.

L'un des principaux volets de notre transformation est l'amélioration de nos activités de surveillance des cycles de vie et de la façon dont nous rendons compte de ces activités aux Canadiens, parce qu'ils s'inquiètent de la sécurité des infrastructures de leurs collectivités.

Au cours de l'exercice 2015-2016, nous avons fait plus de 175 inspections. Nous avons également procédé à 19 exercices d'intervention en cas d'urgence et à cinq vérifications opérationnelles exhaustives de tous les éléments du système de gestion d'une compagnie de pipelines. Nous avons produit 161 avis de non-conformité et 10 ordonnances de sécurité, dont plusieurs étaient nouvelles et sept, des ordonnances de modification, le tout visant à garantir la sécurité des infrastructures. Nous avons aussi produit cinq sanctions administratives pécuniaires.

Notre nouveau projet de Cadre ministériel des résultats permettra aux Canadiens de mieux mesurer et d'évaluer notre rendement de façon complète. Nous sommes en train d'élaborer un cadre qui donnera à la population les outils dont elle a besoin pour nous évaluer et nous donner la rétroaction dont nous avons besoin pour nous regarder dans le miroir, et cela nous aidera à déterminer si nous faisons suffisamment bien notre travail et à comprendre ce qu'il faut faire pour mieux répondre aux besoins et aux attentes de la population.

Nous avons pris de nombreuses mesures de transformation en matière de sécurité et de gestion de l'environnement. Nous venons de commencer à afficher les évaluations d'exercices d'intervention en cas d'urgence dans des installations réglementées. Nous exigeons que les entreprises affichent leurs plans d'intervention en cas d'urgence. Et, ce mois-ci, nous avons lancé un processus par lequel les entreprises seront tenues d'afficher les renseignements relatifs à leurs programmes de gestion des cas d'urgence pour que la population puisse comprendre comment fonctionnent ces systèmes au sein d'une entreprise et comment ils fonctionnent s'il se passe quelque chose.

Using data visualization technology, we're also finding better ways to share complex information and tell Canada's energy production and consumption story. We're making this information accessible to Canadians so they are better informed to be part of the dialogue around energy issues.

Of particular interest to this committee is our energy information function and the work that we do to provide forecasting data through our *Canada's Energy Future* publication, which assesses various production and transportation scenarios over time.

We forecast that production from the oil sands will continue to grow significantly in the next decade at least. In our reference case forecasts from our report early in 2016, we forecast Canadian oil production to grow by about 56 per cent from 2014 levels through to the year 2040.

We evaluated a constrained case model where no new major oil export pipelines are built between now and 2040, and, in that case, more than 1.2 million barrels per day of oil is moved from rail by Western Canada to the U.S. and Canadian coasts. To give you a bit of perspective, this is about ten times of the amount of crude that was carried by rail in the first quarter of this year.

The transportation of crude oil is based on an integrated system that includes pipelines, rail and tankers. An energy strategy must consider the risks and benefits associated with all the various modes of energy transportation.

The NEB does not take a position on which might be the best way to get these resources to tidewater, and that's because our job is to determine whether we believe a project application in front of us is in the public interest. After we've completed that review, it is up to the Governor-in-Council to decide whether the project goes ahead.

Canadians deserve and demand an energy regulator that is focused on pipeline safety and environmental protection, one that listens and one that engages with Canadians throughout the full life cycle of its regulated activities. In this context of life cycle regulation, we will continue to act as stewards of the system.

Although the NEB has a critical role to play, industry also has to expand their efforts to address environmental concerns and to continue advancing technological and safety improvements related to energy transportation. As the committee studies the important issue of energy transportation, it is important to consider how to build confidence in processes to assess projects and oversee their safe operation. Meaningful dialogue with the public and indigenous peoples is critical.

Grâce à la technologie de visualisation des données, nous sommes également en train de trouver de meilleurs moyens de partager des renseignements complexes et de donner aux Canadiens une idée de l'évolution de la production et de la consommation d'énergie au Canada. Nous mettons ces renseignements à la disposition des Canadiens pour qu'ils soient mieux informés et participent au dialogue sur les enjeux énergétiques.

Ce qui intéressera plus particulièrement le comité, c'est notre fonction d'information sur l'énergie et le travail que nous faisons pour fournir des données prévisionnelles par le biais de notre publication intitulée *Avenir énergétique du Canada*, qui évalue les divers scénarios de production et de transport au fil du temps.

Selon les prévisions, la production extraite des sables bitumineux continuera d'augmenter considérablement, au moins au cours de la prochaine décennie. Selon les données de référence du rapport publié au début de 2016, la production pétrolière du Canada augmentera d'environ 56 p. 100 entre 2014 et 2040.

Nous avons évalué un modèle de capacité limitée où aucun pipeline d'exportation pétrolière important ne serait construit d'ici 2040 : dans ce cas, plus de 1,2 million de barils par jour seraient transportés par train de l'Ouest canadien vers les États-Unis et les zones côtières du Canada. Pour vous donner un ordre de grandeur, cela représente environ dix fois le volume de pétrole brut transporté par train au cours du premier trimestre de cette année.

Le transport du pétrole brut repose sur un système intégré comprenant les pipelines, les chemins de fer et les navires pétroliers. Toute stratégie énergétique devra tenir compte des risques et des avantages associés à chaque mode de transport.

L'office ne se prononce pas sur le meilleur mode de transport de ces ressources vers les zones côtières. La raison en est que notre travail est de décider si, d'après nous, une demande qui nous est adressée est conforme à l'intérêt public. Une fois l'examen terminé, c'est au gouverneur en conseil de décider si le projet peut être réalisé.

Les Canadiens méritent et exigent un organisme de réglementation de l'énergie soucieux de la sécurité des pipelines et de la protection de l'environnement, qui sache écouter les Canadiens et qui dialogue avec eux tout au long du cycle de vie des activités réglementées. Dans le cadre de cette surveillance complète, nous continuerons de jouer le rôle d'intendant du système.

L'office a un rôle crucial à remplir, mais le secteur privé doit aussi multiplier ses efforts pour répondre aux préoccupations environnementales et continuer à développer des mesures sur les plans de la technologie et de la sécurité dans le transport de l'énergie. Il est important que le comité, dans le cadre de son examen du transport de l'énergie, s'intéresse aux moyens de développer la confiance de la population dans les procédures d'évaluation des projets et de surveillance de la sécurité de leur fonctionnement. Il est essentiel d'engager un dialogue fructueux avec la population et les Autochtones.

At the same time, it's important to also understand that the NEB's process is only one part of the broader energy system in Canada. There are other issues outside of the NEB's mandate that are very important to the public; for example, climate change and the rights of indigenous peoples. That is why we welcome the work that the federal government and the provinces have undertaken to tackle the issue of climate change, and it's also why federal leadership to consult meaningfully with indigenous peoples is critically important.

Thank you for allowing me to provide this brief overview of who we are, where things stand now and some perspectives on what the future holds. We look forward to answering your questions.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Watson.

We will now turn questions.

Senator Mercer: Thank you for being here with your colleagues.

The job of the National Energy Board is an extremely important one and one that Canadians from time to time like to forget, but when they remember, they usually remember it with a bit of a vengeance. But your job is important; it really is.

You talked about public confidence and about allowing time for public input. What's the right amount of time?

Mr. Watson: Thank you very much for the question.

The first thing I want to say is that our role is to regulate in the public interest; yet, at the same time as we do that, we recognize that public confidence in how projects are assessed and operated in Canada is critical, and that participation in our reviews, as we seek to understand what the public interest is, is critically important.

We operate within the parameters of the mandate we've been given under our legislation. Within that mandate we are required to complete a review within a specified period of time. But what I want the members to know is that we work diligently. Our members act diligently all the time to ensure that anyone who is directly affected by the project application, anyone who has relevant information or expertise to share — those are the two tests for participation in our mandate, and that anyone who can meet those tests is provided an opportunity to participate over the course of our review.

Our reviews under the NEB Act have been identified to be completed for major projects within 15 months, and we believe that our processes can provide for comprehensive and sufficient engagement of the public within that time period or any extension of that time period that the government would give us.

Par ailleurs, il est important aussi de comprendre que le travail de l'office n'est qu'un élément du vaste système d'exploitation de l'énergie au Canada. Il y a d'autres enjeux, en dehors du mandat de l'office, qui sont très importants aux yeux de la population, par exemple le changement climatique et les droits des Autochtones. C'est pour cette raison que nous apprécions le travail entrepris par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux pour s'attaquer au problème du changement climatique, et c'est aussi la raison pour laquelle le leadership fédéral est d'une importance capitale dans la consultation des Autochtones.

Merci de m'avoir donné la possibilité de vous donner un aperçu de notre rôle, de la situation actuelle et des perspectives d'avenir. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le vice-président : Merci, monsieur Watson.

Passons aux questions.

Le sénateur Mercer : Merci d'être parmi nous avec vos collègues.

Le travail de l'Office national de l'énergie est extrêmement important. Les Canadiens l'oublient volontiers, mais, quand ils s'en souviennent, en général ils le font un peu dans un esprit de vengeance. Mais votre travail est important, vraiment important.

Vous avez parlé de la confiance de la population et de lui permettre de donner son avis. Dans quelle mesure du point de vue du temps, d'après vous?

M. Watson : Merci de votre question.

Je voudrais dire, d'abord, que notre rôle est de réglementer dans l'intérêt public, mais nous sommes très conscients que la confiance de la population dans le mode d'évaluation et de fonctionnement des projets au Canada est cruciale. La participation à nos examens, quand nous essayons de comprendre ce que l'intérêt public représente, est d'une importance capitale.

Nous travaillons dans le cadre d'un mandat législatif. Ce mandat nous impose de procéder à un examen dans un délai déterminé. Mais je tiens à vous dire que nous travaillons avec diligence. Nos commissaires travaillent avec diligence en tout temps pour s'assurer que tous ceux, parmi les gens directement touchés par le projet et parmi ceux qui ont des renseignements ou une expertise utiles à partager — ce sont les deux conditions de participation selon notre mandat —, donc que tous ceux qui remplissent les conditions de participation aient la possibilité de participer à l'examen.

Les examens que nous effectuons en vertu de la Loi sur l'Office national de l'énergie sont terminés, pour ce qui est des grands projets, dans un délai de 15 mois, et nous sommes convaincus que nos procédures permettent de faire participer la population suffisamment et de façon complète dans ce délai ou dans tout délai prolongé accordé par le gouvernement.

At the same time, I want to come back and say something I said in my earlier remarks. We know that we're operating in a context today where there are significant issues of concern to Canadians, many of them outside our mandate. So we recognize that we operate within that arena, and many of those issues are coming to our door. What we're trying to do, within the time limits for our review, is to ensure that all of the information that people have to provide us is properly on our records so we can make a decision. Our members care deeply about hearing from people who are affected by these projects.

Senator Mercer: I appreciate that. It seems to me, though, that building public trust on occasion will come up against a wall where trust cannot be built on certain issues and it will come up against the need for government leadership, because governments need to lead; governments need to manage the economy. We're in a situation now where we have a tremendous product to sell the world, but we're only selling it to one customer. For the future of the Canadian economy, not just Alberta's or Saskatchewan's or Newfoundland's economy but the Canadian economy, we need to be able to say — so that may come to a head when recommendations come. For example, if the recommendation came that we not proceed with one or the other, government may then have to take the bull by the horns, if you will, and say, "Thank you very much, but we are going to approve this or that." How does the board then deal with that kind of a reaction?

Mr. Watson: I would bring you back to our mandate. In the context of the debate around energy policy and energy systems in the country today, and transition amongst forms of energy, our duty to Canadians is to review and assess a particular project and come to a conclusion as to what we believe is in the public interest. We do that by considering generally the nature of the benefits from the project and trying to understand as completely as possible the nature of the burdens that the project might create. That's generally how we do it. We try to assess the overall benefits and the overall burdens. At that point, we've satisfied our duty and it is the government's decision as to whether a project should go.

Senator Mercer: You mentioned pipeline inspections. This is an issue that will need to be addressed and clarified with the public, to build that public confidence that you talked about earlier.

Can you give the committee a summary of how many inspections you've had? Are the inspections prompted by complaints or are they just regular inspections? What happens when an inspection finds a problem? Tell us how this works.

Mr. Watson: One of the areas on which we have focused a tremendous amount of effort is providing transparency around our inspections and the results of those inspections to

Par ailleurs, je voudrais revenir sur ce que j'ai dit dans mes remarques préliminaires. Nous savons très bien que nous travaillons aujourd'hui dans un contexte où les Canadiens se préoccupent d'enjeux importants, dont beaucoup échappent à notre mandat. Nous sommes donc conscients de ce contexte, et beaucoup de ces enjeux cognent à notre porte. Ce que nous essayons de faire, dans les délais de nos examens, c'est de veiller à ce que toute l'information que les gens veulent ont à nous fournir est correctement versée à nos dossiers pour que nous puissions prendre une décision. Nos commissaires tiennent beaucoup à entendre les gens qui sont touchés par ces projets.

Le sénateur Mercer : J'entends bien, mais il me semble que cet effort pour bâtir la confiance de la population se heurte parfois à un mur, lorsque la confiance n'est pas possible concernant certains enjeux ou que le gouvernement doit prendre les rênes, parce que c'est son rôle de diriger. Les gouvernements doivent gérer l'économie. Nous sommes dans une situation où nous avons un produit extraordinaire à vendre dans le monde, mais nous ne le vendons qu'à un seul client. Pour l'avenir de l'économie canadienne, et pas seulement celle de l'Alberta, de la Saskatchewan ou de Terre-Neuve, mais bien l'économie de tout le Canada, nous avons besoin de pouvoir dire — cela peut faire collision quand les recommandations viendront. Par exemple, si on recommande de ne pas donner suite à tel ou tel projet, il se peut que le gouvernement ait à prendre le taureau par les cornes, si on peut dire, et qu'il dise : « Merci beaucoup, mais nous allons quand même approuver tel ou tel projet. » Comment est-ce que l'Office réagit dans ce cas?

M. Watson : Je vous renvoie à notre mandat. Dans le contexte du débat entourant la politique énergétique, les systèmes de gestion de l'énergie et la transition entre les formes d'énergie, notre devoir envers les Canadiens est d'examiner et d'évaluer les projets qui nous sont soumis et de formuler une conclusion sur qui nous semble être l'intérêt public. Nous le faisons en tenant compte en général de la nature des avantages du projet et en essayant de comprendre aussi complètement que possible la nature des difficultés que le projet pourrait entraîner. C'est comme cela qu'on fonctionne en général. Nous essayons d'évaluer les avantages et les inconvénients globalement. Après cela, nous avons fait notre part, et c'est au gouvernement de décider s'il y a lieu de donner suite à un projet.

Le sénateur Mercer : Vous avez parlé de l'inspection des pipelines. C'est une question qu'il faudra aborder et clarifier avec la population, pour bâtir cette confiance dont vous avez parlé tout à l'heure.

Pourriez-vous nous donner un résumé des inspections que vous avez faites? Est-ce qu'elles sont déclenchées par des plaintes ou est-ce qu'elles sont prévues par la réglementation? Qu'est-ce qui arrive quand une inspection révèle un problème? Dites-nous comment cela fonctionne, s'il vous plaît.

M. Watson : Un des aspects auxquels nous avons accordé beaucoup d'importance est d'améliorer la transparence de nos inspections et des résultats de ces inspections pour les

Canadians. Within the last year, we have begun posting all of our inspection reports on our website so that Canadians in those communities where we're inspecting facilities can see —

Senator Mercer: Does it get publicized at the local level? I mean, I don't have a pipeline going through my community, so I don't see it.

Mr. Watson: We're actively engaging with communities across the country to help them understand what we do and how we do it, and we want them to know that they can have access to all this information. Every inspection report is posted publicly.

Our inspections are driven by a variety of factors: our assessment of the risks associated with the facility; the nature of the terrain that it's going through; the nature of the products that are being carried in that line. All of those things cause us to look at different facilities and different places slightly differently, but we do an assessment of that and then we identify where we need to prioritize our inspections.

They also are driven by inquiries from the public. If we get questions about a piece of infrastructure, we'll go out and look at it. I would just say that we've taken tremendous steps in the course of the last year to be a more transparent.

Sandy, do you want to elaborate on any of that?

Sandy Lapointe, Executive Vice President, Regulatory, National Energy Board: As Mr. Watson talked about the consequence of facilities, I would add that we use a risk-informed model to make sure that all of our oversight activities are based on risk and driven by areas of risk, so consequence in terms of the facilities themselves as well as performance of the company.

We do an analysis. We look at where there are specific issues associated with companies, and we will be visiting those areas or companies more often.

From a follow-up perspective, when we determine a non-compliance, it's public and it gets posted onto our website with our inspection reports, and then we follow up to bring that company or facility back into compliance as soon as possible.

Senator Mercer: Thank you.

Senator Black: Mr. Watson and your colleagues, thank you very much for being with us this morning. I'm very appreciative and I know the committee is very appreciative.

Mr. Watson, before I get to my questions for you, I have a couple of observations. I want to start by thanking you for your very honest reflections that you've shared with us this morning around how to improve the work you're doing. Whether it's the National Energy Board or, God forbid, the Senate of Canada,

Canadiens. L'année dernière, nous avons commencé à afficher tous nos rapports d'inspection sur notre site web pour que les Canadiens des collectivités où nous avons inspecté des installations puissent voir...

Le sénateur Mercer : Est-ce que c'est annoncé à l'échelle locale? Je veux dire qu'il n'y a pas de pipeline qui traverse ma collectivité, et donc je ne le vois pas.

M. Watson : Nous dialoguons activement avec les collectivités du pays pour les aider à comprendre ce que nous faisons et comment nous le faisons, et nous voulons qu'elles sachent qu'elles ont accès à toute cette information. Tous les rapports d'inspection sont publics et affichés.

Nos inspections sont déclenchées par toutes sortes de facteurs : notre évaluation des risques associés à une installation, la nature du territoire qu'elle traverse, la nature des produits transportés. Tous ces éléments font que nous considérons un peu différemment les différentes installations et les différents endroits, mais nous l'évaluons, et c'est ce qui détermine l'ordre de priorité des inspections.

Elles sont également déclenchées par des demandes de la population. Si on nous pose des questions sur un élément d'infrastructure, nous allons vérifier. Je dirais que nous avons pris des mesures très importantes, l'année dernière, pour être plus transparents.

Sandy, voulez-vous ajouter quelque chose?

Sandy Lapointe, première vice-présidente, Réglementation, Office national de l'énergie : Concernant ce qu'a dit M. Watson au sujet des conséquences, j'ajouterais que nous employons un modèle axé sur la gestion des risques pour nous assurer que toutes nos activités de surveillance sont fondées sur une évaluation des risques et tiennent compte des secteurs de risque, compte tenu des conséquences pour l'installation et du rendement pour l'entreprise.

Nous faisons une analyse. Nous examinons les enjeux spécifiques associés aux entreprises et nous nous rendons sur place plus souvent.

Pour le suivi, quand nous constatons qu'il y a non-conformité, cela devient public et c'est affiché sur notre site web avec nos rapports d'inspection. Ensuite nous faisons le suivi pour ramener l'entreprise ou l'installation à la conformité le plus tôt possible.

Le sénateur Mercer : Merci.

Le sénateur Black : Merci à vous, monsieur Watson, et à vos collègues d'être parmi nous ce matin. Je vous en suis reconnaissant, et je sais que mes collègues ressentent la même chose.

Monsieur Watson, avant de vous poser mes questions, j'ai quelques observations à faire. Je voudrais commencer par vous remercier de vos très honnêtes réflexions sur ce que vous avez partagé avec nous ce matin au sujet de l'amélioration de votre travail. Qu'on parle de l'Office national de l'énergie ou, Dieu me

there is always work we can do to improve. I very much appreciate an open recognition that we're all just simply trying to do better. Thanks very much for that.

Before going to the Senate, as you likely know, I practised energy law for close to 40 years. I've had many opportunities to work with and observe the work of the National Energy Board. I would simply say to you that Canadians should be proud of the work that is done by the board and has been done by the board for decades.

There is a reason the National Energy Board is considered one of the leading, if not the leading, regulatory body in the world. While it's easy to criticize — and, goodness knows, we all learn from criticism — I want you to know that the work that you and your colleagues are doing is important for Canada and is appreciated, at least by me, and the constituency that I represent.

I have a couple of questions. In terms of Energy East, are you able to provide us any information on a timeline for appointment of the three new commissioners and then a timeline for when the hearing will recommence?

Mr. Watson: I just want to start by acknowledging your comment and also indicate that I, myself, am very proud of the institution and the members and staff of the institution. We've got 450 people who show up at work every day with the interest of ensuring pipeline safety, ensuring protection of the public and protection of the environment. That's the passion of our organization.

We recognize we have things we have to improve on, and we're embarking on an agenda of improving them and being quite aggressive about how we do that.

Having said all that, we have had an issue with Energy East. Now, I can't provide any certainty on the timeline because the appointment of the members falls within the purview of the Governor-in-Council. We are awaiting the appointment of those members so that a new panel can be struck.

I can assure the members that we will move expeditiously once that new panel is struck to get them the information and the analysis that they need to restart the process and get us back on track and proceeding properly through their review process.

Senator Black: Thank you. So your commitment to us would be that while you don't control the appointment of the new commissioners, you will be ready to go the next day.

Mr. Watson: Absolutely.

Senator Black: Thank you very much.

You gave two very important pieces of evidence or information that I would like to review with you. You talked about, and if you would just review again, your board's projection for the increase in the production and consumption of oil to 2040. Can you just revisit that for us, please?

garde, du Sénat du Canada, il y a toujours à faire pour s'améliorer. Je suis sensible au fait que vous avez ouvertement admis que nous essayons simplement, tous autant que nous sommes, de faire mieux. Et je vous en remercie.

Avant de venir au Sénat, comme vous le savez probablement, j'ai exercé le droit pendant près de 40 ans. J'ai eu de nombreuses occasions de travailler avec l'Office national de l'énergie et d'observer son travail. Je tiens simplement à vous dire que les Canadiens devraient être fiers du travail accompli par l'office depuis des décennies.

Ce n'est pas pour rien que l'Office national de l'énergie est considéré comme l'un des meilleurs organismes de réglementation au monde, sinon le meilleur. C'est facile de critiquer — et, Dieu sait que nous tirons tous des leçons de la critique —, mais je veux que vous sachiez que le travail accompli par vous et vos collègues est important pour le Canada et qu'il est apprécié, du moins par moi et par mes électeurs.

J'ai quelques questions. Concernant Énergie Est, pouvez-vous nous donner une idée du délai dans lequel seront nommés les trois nouveaux commissaires et nous dire à quelle échéance les audiences reprendront?

M. Watson : Je vous remercie de vos commentaires et je tiens à dire que je suis moi-même très fier de l'institution, de ses commissaires et de son personnel. L'office emploie 450 personnes qui se présentent tous les jours au travail dans le but de veiller à la sécurité des pipelines, de veiller à la protection de la population et de veiller à la protection de l'environnement. C'est la passion qui anime notre organisme.

Nous sommes conscients d'avoir à nous améliorer, et nous avons entamé un processus pour le faire et pour faire plus vigoureusement ce que nous faisons.

Cela dit, nous avons eu un problème avec Énergie Est. Et je ne peux pas vous fournir d'information précise sur le délai, parce que la nomination des commissaires relève du gouverneur en conseil. Nous attendons la nomination de ces commissaires pour former un nouveau groupe d'examen.

Je peux vous assurer que nous procéderons rapidement, dès que le nouveau groupe d'examen sera formé, pour informer les nouveaux commissaires et leur fournir l'analyse dont ils ont besoin pour relancer correctement le processus d'examen et nous remettre en route.

Le sénateur Black : Merci. Donc vous n'avez aucun contrôle sur la nomination des nouveaux commissaires, mais vous vous engagez à être prêts à démarrer dès le lendemain.

M. Watson : Absolument.

Le sénateur Black : Merci beaucoup.

Vous avez parlé de deux choses très importantes sur lesquelles je voudrais revenir. Vous avez parlé, si vous voulez bien revenir là-dessus, des projections de l'office concernant l'augmentation de la production et de la consommation de pétrole d'ici 2040. Pourriez-vous nous en parler, s'il vous plaît?

Mr. Watson: Sure. What I'm going to do is ask our chief economist, who's intimately familiar with these details, to give you some perspective.

Shelly Milutinovic, Chief Economist, National Energy Board: The energy futures analysis, which is our projection going usually 25 years forward, is the only free one available in Canada. Our latest version shows an increase in Canadian production going from about 3.9 million barrels a day now to 6.1 million barrels a day in 2040. That's a reference case. There are different cases.

Based on that projection, we're looking at needing about 900,000 barrels a day from increased Western Canadian production between now and 2020, and more than 2 million barrels a day by 2040.

Senator Black: Can you review as well what you said the results would be, given that information, if there are no new pipelines approved?

Ms. Milutinovic: If there aren't new pipelines, we did that scenario. We called it "the constrained case," and it showed that there would be about 1.2 million barrels a day going by rail. But rail is more costly, so from a producer's perspective, the netbacks are lower, the money that the producers get is lower, and so there's lower production by 2040 by about 500,000 barrels a day in that case. There is a bit of a hit on GDP; there is less production over time; and there's about \$100 billion cumulative less investment in the oil and gas industry over that period.

Senator Black: I want to hit those last three points again for the record. You're saying that if no new pipelines are approved, the National Energy Board is of the view that there will be — what drop in GDP?

Ms. Milutinovic: I could get you the number for Canada. For Alberta, it's 1.7 per cent less by the end of the period.

Senator Black: The differential in investment would be how much?

Ms. Milutinovic: Just over \$100 billion.

Senator Black: That would be \$100 billion?

Ms. Milutinovic: Billion, in our reference case.

Senator Black: The decline in production of barrels per day you said would be about 500,000 barrels?

Ms. Milutinovic: That's right.

Senator Black: Are you able to extrapolate that to jobs?

Ms. Milutinovic: I don't have that number.

Senator Black: Thank you very much.

M. Watson : Bien sûr. Je vais, en fait, demander à notre économiste en chef, qui connaît très bien ces détails, de vous donner un aperçu.

Shelley Milutinovic, spécialiste en chef, Économie, Office national de l'énergie : L'analyse de l'avenir énergétique, qui représente notre perspective sur les 25 années à venir, est la seule gratuite en son genre au Canada. La dernière version indique une augmentation de la production canadienne, qui passera d'environ 3,9 à 6,1 millions de barils par jour d'ici 2040. C'est un scénario de référence. Il y a des scénarios différents.

Compte tenu de cette projection, nous aurons besoin d'environ 900 000 barils par jour du pétrole de l'Ouest canadien d'ici 2020 et plus de 2 millions de barils par jour d'ici 2040.

Le sénateur Black : Pourriez-vous également revenir sur ce que vous avez dit sur les conséquences, compte tenu de cette information, si on n'approuve pas de nouveaux pipelines?

Mme Milutinovic : Si aucun nouveau pipeline n'est approuvé, nous avons envisagé ce scénario. Nous l'avons appelé le « modèle de capacité limitée », et il indique qu'on transporterait environ 1,2 million de barils par jour par chemin de fer. Mais le train est plus coûteux, et, du point de vue du producteur, les revenus nets sont moindres, l'argent qui revient au producteur est moindre, et il y aura une plus faible production d'ici 2040 à hauteur d'environ 500 000 barils par jour dans ce cas. Ça pèse un peu sur le PIB, il y a moins de production au fil du temps, et il y a environ 100 milliards de dollars de moins d'investissements, cumulativement, dans le secteur du pétrole et du gaz au cours de cette période.

Le sénateur Black : Je tiens à revenir sur ces trois derniers points, pour mémoire. Vous dites que, si aucun nouveau pipeline n'est approuvé, l'Office national de l'énergie est d'avis qu'il y aura... quelle baisse du PIB?

Mme Milutinovic : Je pourrai obtenir le chiffre à l'échelle du Canada et vous le communiquer. Pour l'Alberta, c'est 1,7 p. 100 de moins d'ici la fin de la période.

Le sénateur Black : L'écart d'investissement serait de combien?

Mme Milutinovic : Un peu plus de 100 milliards de dollars.

Le sénateur Black : Cent milliards?

Mme Milutinovic : Milliards, oui, selon notre scénario de référence.

Le sénateur Black : La baisse de production quotidienne serait d'environ 500 000 barils si j'ai bien compris?

Mme Milutinovic : C'est exact.

Le sénateur Black : Pouvez-vous extrapoler en termes d'emplois?

Mme Milutinovic : Je n'ai pas ce chiffre.

Le sénateur Black : Merci beaucoup.

Mr. Watson: My apologies, Mr. Chair. I just wanted to add one point for the senator's reference. When we undertake these market assessments — and Shelley can help me — I want the members to be clear that we're not taking a position on whether a project should go forward or not —

Senator Black: No, we understand.

Mr. Watson: — because we are in a position of doing a review, but our models assess the issues in the markets, including price, and it's the price determinants that drive our assessment of the implications, not a view on whether a particular project should proceed or not.

Senator Black: I understand completely.

Ms. Milutinovic: Those forecasts are based on a few key assumptions, one of which is that markets will be found and that there's no new policy. So new policies that aren't currently in law or near law are not included in those assumptions.

Senator Black: I understand. We're looking a long way out.

Senator Tannas: I have one question for you, Shelley, following what you were talking about in your extrapolations. Would 6.1 million barrels a day by 2040 be Canada's production or potential production?

Ms. Milutinovic: In the reference case.

Senator Tannas: What would the world daily production be under that scenario?

Ms. Milutinovic: We don't look at world production when we do our analysis. We're just looking at Canada.

Senator Tannas: So we're just looking at what we could produce based on what you see to be construction under way and so on; is that right?

Ms. Milutinovic: Right, and based on demographic drivers, economic drivers and prices.

Senator Tannas: I have a couple of very general questions. Mr. Watson, you mentioned the real emerging issues that are overlapping your work, specifically climate change and the expansion or the recognition of indigenous rights, strengthening of indigenous rights.

Is your mission statement, your mandate, sufficiently clear that will keep you out of the ditch in terms of all of these potential players having to suddenly take these things into account and begin to factor all of these in the decision so that we wind up with too many cooks in the kitchen? Is your mandate sufficiently narrow and sufficiently clear that you feel you can steer clear, to the extent you need to, of these other issues that are out there, and continue to do your work in a timely fashion?

M. Watson : Excusez-moi, monsieur le président. Je voudrais simplement ajouter une remarque pour le sénateur. Quand nous faisons ces évaluations du marché — et Shelley pourra m'aider ici —, je dois préciser que nous ne prenons pas position sur la question de savoir s'il faut donner suite à un projet ou non...

Le sénateur Black : Non, nous comprenons ça.

M. Watson : ... parce que nous faisons un examen, mais nos modèles permettent d'évaluer les enjeux des marchés, dont les prix, et ce sont les déterminants des prix qui orientent notre évaluation des conséquences, et non pas l'évaluation de la validité d'un projet.

Le sénateur Black : Je comprends tout à fait.

Mme Milutinovic : Ces prévisions s'appuient sur quelques hypothèses fondamentales, dont l'une est qu'on trouvera des marchés et qu'il n'y aura pas de nouvelle politique. Donc les nouvelles politiques qui n'ont pas encore force de loi ne sont pas incluses dans ces hypothèses.

Le sénateur Black : Je comprends. On vise à long terme.

Le sénateur Tannas : J'ai une question pour vous, Shelley, au sujet de vos extrapolations. Est-ce que les 6,1 millions de barils par jour d'ici 2040 seraient la production effective ou la production potentielle du Canada?

Mme Milutinovic : Dans le scénario de référence.

Le sénateur Tannas : Quelle serait la production mondiale quotidienne selon ce scénario?

Mme Milutinovic : Nous n'envisageons pas la production mondiale quand nous faisons cette analyse. Nous nous intéressons seulement au Canada.

Le sénateur Tannas : Donc, on s'intéresse seulement à ce qu'on pourrait produire en fonction de ce qui est en cours de construction et ainsi de suite, c'est ça?

Mme Milutinovic : C'est ça, et aussi en fonction des facteurs démographiques, des facteurs économiques et des prix.

Le sénateur Tannas : J'ai quelques questions d'ordre très général. Monsieur Watson, vous avez parlé de nouveaux enjeux réels qui se superposent à votre travail, notamment le changement climatique et l'expansion ou la reconnaissance des droits des Autochtones, la consolidation des droits des Autochtones.

Est-ce que votre énoncé de mission, votre mandat, est suffisamment clair pour vous tenir à distance de tous ces intervenants potentiels et vous éviter d'avoir brusquement à tenir compte de ces choses et à les factoriser dans la décision, de sorte qu'on se retrouverait avec trop de chefs dans la cuisine? Est-ce que votre mandat est suffisamment étroit et suffisamment clair pour vous tenir à distance, dans la mesure où vous en avez besoin, de ces autres enjeux, pour continuer à faire votre travail dans les délais prévus?

Mr. Watson: I think our mandate is clear that our job is to review and assess the project in front of us, which is the pipeline. As I indicated, there are other issues that are swirling around us. We will continue to stick to our mandate and discharge our mandate appropriately in accordance with our legislation.

I know there are other issues. As I said, governments are working on them, and we welcome and we'll do whatever we need to contribute to those other works, but our job will be to stick to our mandate within our legislation.

Senator Tannas: You don't feel any need to change/clarify your mandate in order to continue to do the work you're doing in a timely fashion?

Mr. Watson: Our mandate gives us the robust tools that we need to do our job and to assess and understand pipeline safety issues. Those things are clear. We feel pretty confident that we have the ability to do that.

We know that the government is undertaking a review of NEB modernization and we've indicated that we welcome that review. Our legislation does date back; its beginnings were back to the late 1950s and early 1960s. While we have the tools to do our job now, I think it's also a fair thing to do to just take a look and see what needs to be considered, as it is an old piece of legislation.

We will contribute to that review as appropriate, but I want to assure the members that we have the tools that we feel that we need to do our job relative to the oversight of projects and assure safety of this infrastructure across the country.

Senator Tannas: My next and final question is really around improving engagement with the public but also with indigenous people. I'm curious to know, in your vision of improving engagement, what specifically that will look like. Can you point to a specific change that you're going to make or even your process that will highlight that?

I also wonder — it's just my own ignorance — do you do site visits? If there's a proposed pipeline, are you walking up and down in the trees and looking at the river crossing and so on and engaging to that degree with folks?

Maybe you can just give us a drive-by on both of those, the improvement and what you do now.

Mr. Watson: Sure.

To quickly answer your last question, yes, we do site visits. We do our inspections. If our staff needs to understand the terrain or the geography of a particular location, they won't hesitate to go out and look at it and understand it better.

The issue of engagement has become a topic that's discussed. I want to be clear that all of the literature and some of the recent research that has been done in a variety of forums point to the fact that regulators should be engaging with the citizens, the

M. Watson : Je pense que notre mandat indique clairement que notre travail consiste à examiner et à évaluer le projet, à savoir un pipeline. Comme je l'ai dit, il y a d'autres enjeux qui créent une spirale autour de nous, mais nous continuerons à nous en tenir à notre mandat et à le respecter comme il convient dans le respect de la loi qui nous régit.

Je sais qu'il y a d'autres enjeux. Comme je l'ai dit, les gouvernements s'en occupent, et nous ferons ce que nous avons à faire pour contribuer à ces autres tâches, mais notre travail est de nous en tenir à notre mandat législatif.

Le sénateur Tannas : Vous ne ressentez pas le besoin de changer ou de clarifier ce mandat pour continuer à faire ce que vous avez à faire dans les délais prévus?

M. Watson : Notre mandat nous donne les solides instruments dont nous avons besoin pour faire notre travail et pour évaluer et comprendre les enjeux liés à la sécurité des pipelines. Ces choses-là sont claires. Et nous sommes confiants de pouvoir le faire.

Nous savons que le gouvernement est en train d'entreprendre un examen en vue de la modernisation de l'office et nous avons fait savoir que cet examen est le bienvenu. Notre loi commence à dater : elle remonte à la fin des années 1950 et au début des années 1960. Nous avons les instruments dont nous avons besoin, mais je pense aussi que cet examen est une bonne chose étant donné qu'il s'agit d'un vieux texte législatif.

Nous participerons à cet examen s'il y a lieu, mais je veux vous assurer que nous avons les instruments dont nous estimons avoir besoin pour faire notre travail de surveillance des projets et garantir la sécurité de ces infrastructures dans le pays.

Le sénateur Tannas : Ma dernière question porte en fait sur l'amélioration du dialogue avec la population et avec les Autochtones. Je suis curieux de savoir à quoi ça ressemblera précisément selon vous. Pourriez-vous circonscrire un changement précis que vous allez apporter ou nous parler du processus qui le facilitera?

Je me demande aussi — c'est juste que je l'ignore — si vous vous rendez sur place? Si on prévoit de construire un pipeline, est-ce que vous allez voir sur place, dans la forêt, le long des rivières, et cetera, pour dialoguer à ce niveau avec les gens?

Peut-être que vous pourriez simplement nous donner un aperçu de ces deux aspects, l'amélioration et ce que vous faites concrètement.

M. Watson : Oui, bien sûr.

Pour répondre rapidement à la dernière question, oui, en effet, nous nous rendons sur place. Nous faisons des inspections. Si notre personnel a besoin de comprendre le terrain ou la géographie d'une certaine zone, on n'hésitera pas à envoyer du monde sur place pour vérifier et mieux comprendre.

La question de la participation est devenue un sujet de discussion. Je tiens à dire que tous les ouvrages spécialisés et certaines études récentes provenant de diverses tribunes concluent que les organismes de réglementation devraient dialoguer avec les

communities and the stakeholders that they interact with, and being isolated from people is not the way to go. We know that through the research that was done recently by the University of Pennsylvania for the Alberta Energy Regulator. We know that from the work that has been done at the OECD.

Engagement is not an option. We need to connect with people in communities and stakeholders and be able to understand their issues and their concerns better.

One of the things that we are working on right now, a new potential, is how can we better engage with indigenous peoples throughout the life cycle of the infrastructure that crosses their traditional lands and territories, and how can we open up our processes better to allow those communities to understand what is going on, the performance of the pipelines, and be able to actively engage with us on the questions and concerns that they may have.

That area was referenced in one of our recent decisions on a project where we need to put in place a framework between the industry, indigenous peoples and the NEB regarding their involvement in life cycle activities and oversight.

That's an area that I'm personally spending much of my time now, creating the conditions for that kind of discussion with indigenous peoples to occur so we can move forward.

Senator Tannas: Thank you.

The Deputy Chair: I'll have a few questions now, Mr. Watson.

Senator Tannas touched on this. It was the first question I was going to ask, whether there are any deficiencies in your mandate, and you seem to be comfortable with the scope of your mandate and what's included in it.

I want to bring up something that I think is a deficiency. You touched upon it today. You used the buzzword that everybody always uses when it comes to moving petroleum: "tidewater." It's a great landlocked term I hear in Canada. A lot of people in Central Canada love to use the term "tidewater," but there are many forms of tidewater.

I know that the National Energy Board has the mandate for managing the movement of petroleum through pipelines, but pipelines go into ships' bottoms and they go into the water. We had a situation where there was a proposed terminus in Quebec that was eventually shouted down. I have to confess, I don't support a terminus in Quebec. I don't think we should be exporting heavy petroleum out of the Gulf of St. Lawrence, just like I don't think we should be exporting heavy petroleum out of the Bay of Fundy when there's a perfect port in Point Tupper in Cape Breton to do it, a more appropriate place.

citoyens, les collectivités et les parties intéressées et qu'il ne faut pas s'isoler de la population. Nous savons ça grâce à une étude récemment effectuée par l'Université de Pennsylvanie pour l'Alberta Energy Regulator. Nous savons ça grâce au travail effectué à l'OCDE.

Le dialogue n'est pas une option. Nous devons entrer en contact avec les collectivités et les parties intéressées et mieux comprendre leurs problèmes et leurs préoccupations.

L'une des choses sur lesquelles nous travaillons en ce moment, une nouvelle possibilité, est la façon dont nous pourrions mieux dialoguer avec les Autochtones tout au long du cycle de vie d'une infrastructure traversant des terres et territoires traditionnels et dont nous pourrions ouvrir plus largement nos processus pour permettre à ces collectivités de comprendre ce qui se passe, le fonctionnement des pipelines, et le moyen de nous communiquer leurs questions et leurs préoccupations.

C'est un élément référencé dans l'une de nos dernières décisions concernant un projet où il fallait mettre en place un cadre entre le secteur privé, les Autochtones et l'office pour faciliter leur participation aux activités et à la surveillance durant le cycle de vie de l'infrastructure.

C'est quelque chose à quoi je consacre personnellement beaucoup de temps en ce moment, pour créer les conditions de ce genre de discussion avec les Autochtones et pour pouvoir avancer.

Le sénateur Tannas : Merci.

Le vice-président : J'aurais moi-même quelques questions, monsieur Watson.

Le sénateur Tannas en a parlé. C'était la première question que j'allais poser, sur les lacunes éventuelles de votre mandat, mais vous semblez être à l'aise avec la portée et le contenu de ce mandat.

Je voudrais souligner quelque chose qui me semble être une lacune. Vous en avez parlé rapidement aujourd'hui. Vous avez employé l'expression à la mode que tout le monde emploie en ce moment quand on parle de transport de pétrole : les zones côtières. C'est une expression enclavée que j'entends souvent dans le pays. Beaucoup de gens dans les provinces centrales du Canada parlent de « zones côtières », mais il y a bien des formes de zones côtières.

Je sais que l'Office national de l'énergie a pour mandat de gérer le transport du pétrole par pipeline, mais les pipelines vont dans les soutes de navires et dans l'eau. Un projet de terminus à Québec a fini par être conspué. Je dois avouer que je ne suis pas favorable à un terminus à Québec. Je ne crois pas que nous devrions exporter du pétrole brut en le transportant par le golfe du Saint-Laurent tout comme je ne crois pas qu'on devrait en transporter dans la baie de Fundy, alors qu'il y a un port idéal pour ça à Point Tupper, au Cap-Breton.

Do you think that the National Energy Board has the proper mandate when it comes to the issue of tidewater?

Mr. Watson: I want to make one comment first before I go to your question.

I wasn't intending to imply that there wasn't anything that should be looked at. I know that the government is proceeding with its review and, as I said, because we're an old framework, I think it deserves an opening-up and a refresh.

I just wanted to assure you and assure Canadians that we have the tools that ensure that we can deal with pipeline safety issues today. We don't see any issues that we cannot deal with, but I think there are a number of things on the government's terms of reference for the review around the issues of governance and other things, and it's quite appropriate to look at and see if we're contemporary.

Having said that, I really don't want to speculate on what the outcome of that would be. I need to come back to our mandate as it exists today, to review the pipeline project, and that's what we have authority for.

Other jurisdictions and other agencies have the mandate in the offshore for the issues around regulation in the marine environment and regulating safety. I'm aware that there are other jurisdictions and other agencies that do that.

So we're sticking to our mandate, and as a result of all the discussion that goes on, if our mandate changes, we will faithfully implement whatever the government asks us to do.

Senator Mercer: As you examine the applications for the pipelines, and you talked about the pipelines crossing certain lands and, in particular, those lands owned or controlled by Aboriginal people, one of the things in my discussions with leaders in the Aboriginal community that they're constantly concerned with is the long-term effect on the community, not necessarily from an environmental point of view, but more from, well, "What are we going to get out of this?"

Are we asking the questions of people proposing pipelines, "Are you going to employ Aboriginal people? Are you going to train young Aboriginal people to do the job of building and maintaining pipelines?" Because that's where the rubber meets the road here, it's in Aboriginal communities. What's going to be left behind, not just the fact that there's a pipeline going across the land, but who's doing the job?

Are those questions that the board has been asking or will be asking as we proceed? To me, this is a critical thing. Jobs and education are key, in my mind, to the continued development of our Aboriginal people, and this is an opportunity that comes along only once in a lifetime.

Pensez-vous que l'Office national de l'énergie a le mandat qui convient quand se pose la question des zones côtières?

M. Watson : Je voudrais faire une remarque avant de répondre à votre question.

Je ne voulais pas laisser entendre qu'il n'y a rien à revoir. Je sais que le gouvernement est en train de procéder à un examen de l'office, et, comme je l'ai dit, je pense que c'est une bonne chose parce que notre système a besoin d'être rajeuni et ouvert.

Je tiens à vous assurer et à assurer les Canadiens que nous avons les instruments dont nous avons besoin pour veiller à la sécurité des pipelines aujourd'hui. Il n'y a pas d'enjeux que nous ne puissions pas aborder, mais je pense que l'objet de l'examen du gouvernement porte sur des questions de gouvernance et d'autres choses, et il est tout à fait normal de le faire si nous voulons nous moderniser.

Cela dit, je ne veux pas spéculer sur l'issue de cet examen. Je dois m'en tenir à notre mandat actuel pour évaluer les projets de pipeline, et c'est ce que nous avons le pouvoir de faire.

D'autres juridictions et d'autres organismes ont un mandat concernant la réglementation de la sécurité dans les eaux territoriales et les environnements marins. Je sais qu'il y a d'autres juridictions et d'autres organismes qui font ça.

Donc, nous nous en tenons à notre mandat, et, compte tenu de toutes les discussions, si notre mandat change, nous respecterons fidèlement ce que le gouvernement nous demandera de faire.

Le sénateur Mercer : Quand vous examinez les projets de pipeline, et vous avez parlé de pipelines qui traversent certaines terres, en particulier des terres appartenant aux Autochtones ou sous leur contrôle... une des choses qui ressortent dans mes discussions avec des dirigeants autochtones est qu'ils sont toujours inquiets des effets à long terme de ces projets, et pas nécessairement du point de vue environnemental, mais plutôt du point de vue de la question de savoir ce que la collectivité va en tirer.

Est-ce qu'on pose ce genre de questions aux promoteurs de pipelines : « Est-ce que vous allez employer des Autochtones? Est-ce que vous allez former de jeunes Autochtones pour qu'ils participent à la construction et à l'entretien des pipelines? » Parce que c'est là que ça se passe, c'est dans les collectivités autochtones. Qu'est-ce qui va rester, pas seulement le fait qu'un pipeline passe par là, mais : qui fait le travail?

Est-ce que l'office pose ces questions ou les posera? Pour moi, c'est crucial. L'emploi et l'éducation sont la clé, selon moi, du développement des Autochtones, et voilà une occasion unique.

Mr. Watson: That nature of socioeconomic information is information that we seek through our application review process and, obviously, in terms of the broader assessment of the public interest on a particular file, all of that socioeconomic information is a consideration that our panelists need to have.

I'm going to ask Dr. Steedman just to speak to some of the specifics of the information that we require companies to bring forward as part of their application.

Robert Steedman, Chief Environment Officer, National Energy Board: To your questions, Senator Mercer, the process starts in the National Energy Board's filing manual, a very extensive list of information that the board expects to receive from applicants, and things like, have you engaged everyone who may be affected by the project along the route, in particular, indigenous Aboriginal communities? The specific question of job opportunities and training is always in that mix. The board will ask for evidence as to what the company heard from the communities along the way and how the company modified their project design to accommodate those interests. We often see, and we have seen in recent board recommendation reports, conditions, which have the force of regulation if the project proceeds, requiring companies to inform the board on their practices and success in employing indigenous people and their commitments to ongoing education, not just during construction but during the whole life cycle.

So this is the beginning, and the companies understand this; this is a life cycle issue. It's part of working with communities. Education, training and employment opportunities are increasingly in the mix, and it's exactly as you described: environmental monitoring, and ongoing work on the projects and construction opportunities, which is a big part of it as well.

Senator Mercer: Governments continue to talk about infrastructure projects being a driver of the economy, and this is the biggest infrastructure project which will require no government money, but I think there are great opportunities for social development and economic development amongst our Aboriginal peoples, and to date, I've not seen any great evidence that the players have put on the table great plans for our Aboriginal people to involve them in the process. That's my comment, as opposed to asking you a question.

My next question, though, goes to a point that my colleague Senator MacDonald brought up with respect to the environmental effect of when the product hits tidewater. I wasn't clear on your answer, or maybe I missed it somehow.

Senator MacDonald and I are both from Nova Scotia, so we don't make any bones about where we think this Energy East pipeline should end. Yes, it needs to go by Saint John, New

M. Watson : Ce type d'information socioéconomique est de l'information que nous demandons dans le cadre de notre processus d'examen des projets, et, évidemment, dans le cadre de l'évaluation plus générale de l'intérêt public. Tous les éléments d'information socioéconomiques entrent en ligne de compte.

Je vais demander à M. Steedman de nous parler de certains des éléments d'information que nous demandons aux entreprises de nous fournir dans le cadre du dépôt de leur projet.

Robert Steedman, spécialiste en chef, Environnement, Office national de l'énergie : Pour répondre à vos questions, monsieur le sénateur Mercer, le processus commence par le guide de dépôt de l'Office national de l'énergie, une très longue liste de renseignements que l'office s'attend à recevoir des requérants, et notamment la question de savoir s'ils ont communiqué avec tous ceux qui risquent d'être touchés par le projet le long de son trajet, notamment les collectivités autochtones. Dans ce tout, il y a toujours une question spécifique sur les possibilités d'emploi et de formation. L'office demandera des preuves que l'entreprise a pris connaissance des préoccupations des collectivités le long du trajet et qu'elle a éventuellement modifié la conception de son projet en fonction de leurs intérêts. Nous voyons souvent et nous avons vu dans des rapports récents de l'office des recommandations imposant des conditions ayant force de réglementation aux entreprises, qui sont alors tenues d'informer l'office de leurs pratiques, des résultats obtenus en matière d'emploi d'Autochtones, et de leur engagement à donner de la formation, pas seulement au cours de la construction, mais tout au long du cycle de vie du projet.

Donc, ça, c'est le début, et les entreprises le savent. C'est la question du cycle de vie du projet. Ça fait partie du travail avec les collectivités. La formation et l'emploi font de plus en plus partie de l'évaluation, et ça se passe exactement comme vous l'avez dit : suivi environnemental et travail continu sur les projets et les possibilités de construction, qui sont aussi un élément important.

Le sénateur Mercer : Les gouvernements continuent de dire que les projets d'infrastructure sont un moteur de l'économie, et c'est le plus important projet d'infrastructure qui ne fera rien déboursier aux gouvernements, mais je pense que ce sont d'excellentes occasions de développement social et économique pour les Autochtones, et, jusqu'ici, je n'ai pas vu grand-chose sur la table en termes de participation des Autochtones. Je voulais faire ce commentaire plutôt que de vous poser une question.

Ma prochaine question, par contre, porte sur un point soulevé par mon collègue, le sénateur MacDonald, concernant les répercussions environnementales du transport dans les zones côtières. Votre réponse n'était pas claire, ou peut-être que quelque chose m'a échappé.

Le sénateur MacDonald et moi-même sommes de la Nouvelle-Écosse, et nous ne cachons pas notre avis sur l'endroit où devrait aboutir le pipeline d'Énergie Est. Oui, il doit passer par Saint

Brunswick, in some form, with a line going up to the very large refinery, but the use of the Bay of Fundy as the terminus for the product coming from the west is a very risky thing.

The Bay of Fundy is environmentally sensitive, with the highest tides in the world. Those tides are extremely powerful and can do a lot of things, but are also environmentally sensitive. It is the summer home for some very important species of whales — whales that are huge. It was described to me that they're so big that, even when they see there's a ship in their way, they can't move fast enough to get out of the way. We're going to be adding a bunch of ships to this very sensitive area.

If we get to the point where we're down the road and we're talking about where the terminal is going to end, whether it be in Saint John or Point Tupper in Nova Scotia — by the way, the other important thing to recognize when you do this is that Point Tupper right now is the entry point for a lot of the petroleum products that we already import in the East. The storage tanks are already there. As Senator MacDonald likes to point out, there's a gas pipeline from Sable Island, and sooner rather than later we'll run out of product coming off Sable Island. So we may be able to jump-start the program by reversing that pipeline.

Can you tell me what the board will look at — and I don't want you to pre-judge what the board will say — but what type of decision can we anticipate in the case that I presented, Saint John versus Point Tupper?

Mr. Watson: A good reference point would be to look at the board's review and recommendations on the Trans Mountain expansion that has been concluded and currently sits in front of the Government of Canada, and this will help me clarify my answer to Chairman MacDonald.

In that instance, our panel clearly looked at the marine issues and the risks associated in the marine environment to help them conclude whether the project as proposed by the proponent was in the Canadian public interest. So they do look at those issues in coming to a consideration as to whether this is in the broad Canadian interest. They had plenty of evidence on their record in that proceeding regarding the issues in the marine environment and the risks and challenges associated with that, and they drew a conclusion based on the evidence in front of them.

But what I want senators to be clear about is that if that project were to proceed, the NEB will not be regulating tanker traffic and tanker safety because that's not our jurisdiction.

Senator Mercer: But will you comment?

Mr. Watson: We will support Transport Canada and the responsible authorities with whatever they need from our infrastructure and our information.

John au Nouveau-Brunswick, sous une forme quelconque, avec une ligne remontant vers la très grande raffinerie, mais un terminus dans la baie de Fundy est très risqué.

La baie de Fundy est un environnement fragile, où se produisent les marées les plus hautes du monde. Ces marées sont très puissantes et peuvent faire beaucoup de choses, mais c'est un environnement fragile. C'est l'habitat d'été de certaines espèces de baleines très importantes, des baleines énormes. On m'a dit qu'elles sont si énormes que, même quand elles voient un navire dans leur chemin, elles ne peuvent pas aller assez vite pour éviter la collision. On va multiplier la présence de navires dans cette zone très fragile.

Si on en arrive au point où il faut décider du terminus, que ce soit à Saint John ou à Point Tupper, en Nouvelle-Écosse... au fait, l'autre chose importante dont il faut tenir compte à ce moment-là, c'est que Point Tupper est actuellement le point d'entrée de beaucoup de produits pétroliers que nous importons déjà dans l'Est. Les citernes de stockage sont déjà là. Comme le sénateur MacDonald aime le faire remarquer, il y a un gazoduc qui part de l'île de Sable, et les réserves de l'île de Sable tariront inévitablement. Donc, on pourrait lancer le programme en inversant ce pipeline.

Pourriez-vous me dire à quoi ressemblera l'office — et je ne vous demande pas de préjuger de ce que l'office dira —, mais à quelle sorte de décision pouvons-nous nous attendre dans le cas dont j'ai parlé, entre Saint John et Point Tupper?

M. Watson : On pourrait se reporter à l'examen et aux recommandations de l'office dans le cas de l'expansion de Trans Mountain, dont l'examen est terminé et qui attend la décision du gouvernement du Canada, et ça va m'aider à clarifier ma réponse au président MacDonald.

Dans ce cas, nous avons clairement examiné les enjeux maritimes et les risques associés à l'environnement maritime pour les aider à déterminer si le projet tel qu'il était proposé par le promoteur était dans l'intérêt de la population canadienne. Donc, on s'intéresse à ces enjeux quand il s'agit de déterminer l'intérêt général des Canadiens. Les commissaires disposaient de nombreux éléments d'information sur les enjeux maritimes et les risques et difficultés qui s'y rattachaient et ils ont tiré une conclusion en fonction des faits.

Mais je tiens à clarifier pour les sénateurs que, si un projet a le feu vert, l'office ne réglementera pas la circulation des navires-citernes ni la sécurité des navires-citernes parce que ça ne relève pas de notre compétence.

Le sénateur Mercer : Mais est-ce que vous donnerez votre avis?

M. Watson : Nous appuierons Transports Canada et les autorités responsables avec ce qui pourra leur être utile dans notre infrastructure et nos renseignements.

Our responsibility from a jurisdictional perspective ends once the ship has been loaded at the dock. That was the fine point I was trying to raise, but I want to assure you, and I would just take you back to that example, where those considerations from a position of whether or not this proposal is in the public interest is most certainly looked at.

Senator Mercer: Okay. I heard your answer this time. I understood it. I'm not sure that I liked it.

Senator Black: Mr. Watson, I have a further question on a comment you made respecting engagement. You indicated that you're of the view, and I would completely concur, that it's extremely important that the board engage with communities, broadly defined.

In light of the recent circumstance involving Energy East and the outreach that was being undertaken by panellists, are you able to inform us as to what learnings you've taken from that and how the consultation of board members will continue, if it will continue?

Mr. Watson: Sure. Senator, I first want to acknowledge that hindsight is always 20/20. To give you a bit of context, the meetings that were in question were held in January 2015. That was about 18 months before the application was deemed complete and about two months before the deadline for parties to apply to participate in the proceedings. At that time, we didn't even know who the parties were in the proceeding.

The meetings were held, really, to gain insight from leaders in Quebec on whom the NEB should meet with during my national engagement initiative. That was the intent of our meetings. We also wanted to understand how to engage Quebecers on the issues of pipes and pipeline safety.

Recall that we had just finished a number of months earlier a very controversial hearing for the reversal of the Line 9 pipeline to supply fuel into Montreal refineries, and there was a lot of debate in the communities around pipeline safety, watercourse crossings, valve locations, emergency management, all associated with this reversal of Line 9, and those are all legitimate safety issues at a community level. So we were simply trying to understand better how to engage Quebecers on this initiative as I was advancing my tour.

In some people's minds, that created an apprehension of bias, and so, while the meetings were carried out with the best of intentions, our panel chose to voluntarily recuse themselves.

To your point, we have learned from that, and we are implementing procedures and processes so that we can continue to carry out our engagement program, yet manage the significant risks associated with the potential for apprehension of bias. Yes, new processes and procedures are being put in place.

Du point de vue de la compétence juridique, notre responsabilité prend fin dès qu'un navire est chargé au quai. C'est ce que j'essayais d'expliquer, mais je tiens à vous assurer, comme je l'ai montré dans cet exemple, que nous sommes toujours soucieux de l'intérêt public.

Le sénateur Mercer : D'accord, je vous entends. J'avais compris, mais je crois que je n'aimais pas votre réponse.

Le sénateur Black : Monsieur Watson, j'ai une autre question au sujet d'un commentaire que vous avez fait sur le respect du dialogue. Vous avez dit que, selon vous, et je suis tout à fait d'accord, qu'il est extrêmement important que l'office dialogue avec les collectivités, au sens large.

Compte tenu de l'évolution récente de l'affaire Énergie Est et des activités de sensibilisation menées par les commissaires, pouvez-vous nous dire ce que vous en avez appris et comment la consultation se poursuivra, si elle se poursuit?

M. Watson : Oui, bien sûr. Monsieur le sénateur, je tiens d'abord à rappeler que, après coup, on ne se trompe jamais. Pour vous donner un peu de contexte, les réunions en question ont eu lieu en janvier 2015, soit environ 18 mois avant que la demande soit jugée complète et environ deux mois avant l'échéance des demandes de participation aux délibérations. À ce moment-là, nous ne savions même pas qui participerait.

Les réunions ont eu lieu, vraiment, pour connaître l'avis des dirigeants du Québec sur les personnes que l'office devrait rencontrer au cours de mon initiative de participation nationale. C'était le but de nos réunions. Nous voulions aussi comprendre comment faire participer les Québécois au débat sur les enjeux associés aux pipelines et sur la sécurité des pipelines.

Rappelez-vous que nous venions tout juste de terminer, quelques mois auparavant, une audience très controversée sur l'inversion de la canalisation 9 pour approvisionner les raffineries de Montréal, et qu'il y avait eu beaucoup de discussions dans les collectivités au sujet de la sécurité du pipeline, des franchissements de cours d'eau, des endroits où se trouvaient les valves, de la gestion des cas d'urgence, tous les problèmes liés à l'inversion de la canalisation 9, et ce sont des préoccupations légitimes à l'échelle communautaire. Donc nous étions simplement en train d'essayer de mieux comprendre comment faire participer les Québécois à cette initiative au moment où ma tournée se poursuivait.

Dans l'esprit de certains, c'est ce qui a créé une crainte de préjugé, et c'est pourquoi, alors que les réunions étaient organisées dans les meilleures intentions du monde, notre groupe de commissaires a décidé de se récuser.

Quant à ce que vous mentionnez, nous avons tiré des enseignements de cette expérience et nous mettons en application des procédures et des processus qui nous permettront de poursuivre la mise en œuvre de notre programme d'engagement, tout en gérant les risques sensibles

Senator Black: Wonderful. I would encourage you, it's key that decision-makers are in touch with community concerns, but obviously in accordance with the rule of law.

Mr. Watson: We believe very strongly with that principle, but we're learning how to do it in the most effective way.

Senator Black: Thank you.

Senator Tannas: I want to just ask for information. There has been lots of discussion about potential value-add and the idea that we just are dumb to send our unrefined products off our shores or south of the border.

Do we have a specific or much of a network in terms of refined product pipelines, where product is being transferred over large distances? I wonder if you could just give us quickly what the differences are in a pipeline like that versus crude, around safety, environment, the benefit/burden discussion that you had mentioned, and are there world examples? If there aren't big examples here in Canada, are there examples that we can look to elsewhere in the world where refined product is going to tidewater over great distance?

Mr. Watson: I'm going to make a broad comment in answer to your question, and then I'm going to ask Shelley and Robert just to supplement on some of the details that you asked about, the nature of the networks and so on.

I want to first assure the members that we take those factors into account as we provide our oversight of the pipeline. As I mentioned earlier, one of the things that we consider when we are doing our oversight and compliance activities is the nature of the products in the pipe, and whether it's crude products, whether it's refined products, what is the nature of the batches that are actually being transported.

All of that factors into an assessment of how we schedule and conduct our oversight, but I don't want to suggest that that's a major driver, because other issues are drivers like sensitive locations where the pipe crosses sensitive watercourse locations, sensitive slopes or terrain that we might be going through that create risks that need to be managed by the company. All of these things together are looked at as we conduct our oversight.

I want to turn it over to these two to give you more details on the network of crude versus refined pipes in Canada, and some of the broader questions you asked.

liés à un éventuel risque de partialité. Alors, oui, nous mettons actuellement en place de nouveaux processus et de nouvelles procédures.

Le sénateur Black : Excellent. Je vous encourage à poursuivre vos efforts dans ce sens parce qu'il est crucial que les décideurs soient au courant des préoccupations du public, tout en respectant, bien entendu, la primauté du droit.

M. Watson : Nous adhérons sans réserve à ce principe, mais nous en sommes à apprendre comment l'appliquer le plus efficacement possible.

Le sénateur Black : Merci.

Le sénateur Tannas : Je vais vous demander quelques renseignements. On a beaucoup discuté des possibilités de valeur ajoutée et de la sottise que nous commettons en envoyant nos produits non raffinés outre-mer ou au sud de la frontière.

Disposons-nous d'un réseau particulier ou même d'un réseau quelconque d'oléoducs pour le transport de produits raffinés sur de grandes distances? Pourriez-vous nous dire brièvement ce qui différencie un oléoduc de ce genre et ceux utilisés pour le pétrole brut en ce qui concerne la sécurité, l'environnement, la discussion sur les avantages et les inconvénients que vous avez mentionnée? Y en a-t-il des exemples dans le monde? S'il n'y a pas d'exemples d'importance ici au Canada sur lesquels nous pourrions nous pencher, y en a-t-il ailleurs au monde qui servent à acheminer des produits raffinés sur une grande distance jusqu'à un port de mer?

M. Watson : Je répondrai de façon très générale à votre question, puis je demanderai à Shelley et à Robert de donner certains des renseignements détaillés que vous souhaitez quant à la nature de ces réseaux et ainsi de suite.

Je tiens d'abord à signaler aux membres que nous faisons entrer en ligne de compte ces facteurs dans notre examen de tout projet de pipeline. Comme je l'ai mentionné plus tôt, l'un des points dont nous tenons compte dans nos activités de surveillance et de vérification de la conformité est justement la nature des produits — bruts ou produits raffinés — dans l'oléoduc, la nature des mélanges de produits qui sont effectivement transportés.

Tous ces points entrent dans l'évaluation de la manière dont nous préparons et menons nos activités de surveillance, mais je ne veux pas laisser entendre qu'il s'agit là d'un déterminant majeur parce qu'il y a d'autres déterminants importants, tels que les sites sensibles où les conduites traversent un cours d'eau, une déclivité ou un terrain qui présentent des risques que l'exploitant du pipeline devra gérer. Tous ces points sont examinés ensemble lorsque nous exerçons notre surveillance.

Je laisse donc à mes deux collaborateurs le soin de vous donner des renseignements plus détaillés sur les réseaux d'oléoducs pour pétrole brut et pour produits raffinés au Canada, ainsi que de répondre à certaines questions plus générales que vous avez posées.

Ms. Milutinovic: We do have refined product pipelines in Canada, like Trans-Northern operating in Ontario and Quebec. There's also intra-provincial RPP pipelines in Canada, and the oil pipelines will do batching of refined petroleum products as well. So they're moving across the country in different kinds of pipe.

Mr. Steedman: Regarding risk and consequence, I think there is nothing good about any hydrocarbon getting out of a pipe anywhere. They all are in their liquid pipelines; I think from a technical point of view, the liquid doesn't matter so much. It has to be consistent with the tariff that's approved for that pipe in terms of physical characteristics, viscosity, et cetera. Those would all be handled by the operator and the customers they're shipping for.

In terms of risk, there are tradeoffs on all of those things. A more volatile product will evaporate quicker and have more intense air quality effects for a short time — diesel fuel gasoline, for example — but then they tend to not linger in the environment, whereas crude oil or heavier crudes, diluted bitumen, have varying degrees of volatility. They all have some vapours that come off, but they weather quickly, and they linger to differing degrees with differing impacts. Every crude oil is different. They're a natural but ancient product. There are tradeoffs on all of those things.

Operators need to be prepared and have the capability and the capacity to respond to all of those circumstances. First responders who are potentially involved need to know all of those. Our regulations require that kind of emergency preparedness.

It's a complicated topic, but a liquid pipeline needs to keep the liquids in it; that's our first priority. As Shelley mentioned, there can be batching of various kinds, depending on what's coming into a hub, for example, what the customers are looking for.

Senator Tannas: Thank you.

The Deputy Chair: Mr. Watson, I have a couple of questions to finish up.

Does the board feel they're getting the support from the federal government that they expect and deserve in this process?

Mr. Watson: Mr. Chairman, the board takes its responsibility very seriously and we will continue to discharge our mandate as laid out under the National Energy Board Act.

As I noted, we recognize we're in the middle of a much larger discussion, and we are unable at the NEB to actually make decisions on some of those things because they don't exist within

Mme Milutinovic : Il existe des oléoducs pour produits raffinés au Canada, par exemple, le Trans-Northern entre l'Ontario et le Québec. Il y a aussi des oléoducs pour produits pétroliers raffinés intraprovinciaux au Canada, et les exploitants des oléoducs feront des mélanges de produits pétroliers raffinés également. Ils sont donc transportés à travers le pays dans différents types de conduites.

M. Steedman : Pour ce qui est des risques et des conséquences, je pense que toute fuite d'hydrocarbure, peu importe où elle se produit, est une mauvaise nouvelle. Ces oléoducs contiennent tous un produit liquide, et je ne pense pas, d'un point de vue technique, que la nature du liquide importe tellement. Il doit se conformer aux spécifications approuvées pour la conduite en question quant à ses caractéristiques physiques, sa viscosité et ainsi de suite. Ces points sont réglés par l'exploitant de l'oléoduc et ses clients.

Pour ce qui est du risque, la situation est toujours ambivalente. Un produit plus volatil — le carburant diesel, par exemple — s'évaporerait plus rapidement et aura un effet plus grand sur la qualité de l'air pendant une courte période, mais il aura tendance à ne pas persister dans l'environnement, tandis que le pétrole brut, ou les bruts plus lourds, le bitume dilué, ont des degrés variables de volatilité. Tous dégagent certaines vapeurs, mais ils se coagulent rapidement et persistent à différents degrés, avec différents effets. Chaque pétrole brut est différent. Ce sont des produits naturels, mais anciens. Tous comportent des ambivalences.

Les exploitants d'oléoduc doivent être préparés à répondre à toutes ces situations et avoir la capacité d'y répondre. Les premiers intervenants qui seront éventuellement appelés doivent connaître toutes ces possibilités. Notre réglementation exige un tel niveau de préparation aux situations d'urgence.

Il s'agit d'un sujet compliqué, mais il peut se réduire à ceci : un oléoduc pour produits liquides doit contenir tout son liquide. C'est notre grande priorité. Comme Shelley l'a mentionné, il peut y avoir mélange de divers types, selon ce qui arrive à un carrefour pipelinier, par exemple, et selon ce que demandent les clients.

Le sénateur Tannas : Merci.

Le vice-président : Monsieur Watson, j'aurais quelques questions pour terminer.

L'office estime-t-il qu'il reçoit du gouvernement fédéral le soutien auquel il s'attend et qu'il mérite dans ce processus?

M. Watson : Monsieur le président, l'office assume sa responsabilité avec beaucoup de sérieux et continuera d'exercer son mandat tel qu'il est énoncé dans la Loi sur l'Office national de l'énergie.

Comme je l'ai fait remarquer, nous sommes conscients d'être au cœur d'un débat beaucoup plus large et nous sommes incapables à l'ONE de prendre des décisions sur certaines

our mandate. I mentioned that some issues are actively under consideration by the federal government and other governments in the country, and we're happy to see that occur.

I would just say that we'll continue to discharge our mandate as enunciated by Parliament to the best of our abilities.

The Deputy Chair: That's a good question to finish on, because we have a mandate, too, which is to facilitate the movement of petroleum to market. We believe in it. I would encourage the board; I know you mentioned about measuring public confidence; it's a very subjective matter of measure. We spend a lot of time trying to measure public confidence. Three people shouting in a room does not necessarily represent the public at large.

I would encourage you to stick to your mandate, we're going to stick to ours, and just remind you that it's not your mandate to be social engineers and try to worry about what every individual comes to the board with. You have to assess it and, of course, we encourage you to assess it, but the bottom line is here. This requires the leadership and the direction of the federal authority in this country, the federal government.

I encourage you to do your job, get your report to them, and I hope the federal government has the courage and will use their authority to make the right decision on behalf of the Canadian economy and all Canadians.

I thank you for being here today. We really appreciate you taking the time.

Honourable senators, I wish to welcome our next witness: from Kinder Morgan Canada, Peter Forrester, Senior Director of Legal and Aboriginal Affairs

Mr. Forrester, please begin your presentation and the senators will follow with questions.

Peter Forrester, Senior Director, Legal and Aboriginal Affairs, Kinder Morgan Canada Inc.: Good morning, Mr. Chairman, honourable senators.

I've been asked to address this committee on the challenge of transporting Canada's petroleum products to international markets, what I will call market access, and its intersection with the concept of what has popularly become known as social licence. I address the topic from the vantage point of the Senior Director of Legal and Aboriginal Affairs for Kinder Morgan, the proponent of the Trans Mountain expansion project.

Trans Mountain is proposing to expand the existing Trans Mountain pipeline system, which currently transports 300,000 barrels per day from Edmonton to the West Coast of

questions simplement parce qu'elles ne font pas partie de notre mandat. J'ai mentionné que certaines questions sont examinées activement par le gouvernement fédéral et d'autres gouvernements au pays, et nous sommes heureux qu'il en soit ainsi.

Je dirai simplement que nous continuerons d'exercer au mieux de nos capacités le mandat que nous a confié le Parlement.

Le vice-président : C'est une bonne question pour conclure, parce que nous aussi nous avons un mandat, qui est de faciliter l'acheminement du pétrole vers son marché. Nous y croyons. J'encourage donc l'Office dans ses efforts. Je sais que vous avez fait mention de la mesure de la confiance du public; il s'agit d'une mesure très subjective. Nous consacrons beaucoup de temps à tenter de mesurer la confiance du public. Trois personnes vociférant dans une salle d'audience ne représentent pas nécessairement le grand public.

Je vous encourage à vous en tenir à votre mandat, comme nous le ferons pour le nôtre, et je vous rappelle simplement que vous n'avez pas pour mandat de faire de l'ingénierie sociale, ni de vous inquiéter de ce que tout un chacun fait valoir auprès de l'Office. Vous devez évaluer les apports de chacun, bien sûr, et nous vous encourageons à le faire, mais, en définitive, c'est ici que se prendra la décision. Cela exigera le leadership et la direction de l'autorité fédérale de ce pays, c'est-à-dire du gouvernement fédéral.

Je vous encourage à faire votre travail et à présenter votre rapport au gouvernement fédéral. J'espère que celui-ci aura le courage de prendre la meilleure décision pour l'économie canadienne et pour tous les Canadiens et qu'il exercera son autorité dans ce sens.

Je vous remercie de vous être déplacés aujourd'hui. Nous apprécions hautement le temps que vous avez consacré à votre comparution devant le comité.

Chers collègues, je veux maintenant souhaiter la bienvenue à Peter Forrester, directeur principal, Affaires juridiques et autochtones, chez Kinder Morgan Canada.

Maître Forrester, je vous invite à faire votre exposé, après quoi les sénateurs vous poseront leurs questions.

Peter Forrester, directeur principal, Affaires juridiques et autochtones, Kinder Morgan Canada Inc. : Bonjour, monsieur le président et membres du comité.

J'ai été invité à prendre la parole devant ce comité au sujet du défi que pose le transport des produits pétroliers du Canada vers les marchés étrangers, ce que j'appellerai l'accès aux marchés, et de ses recoupements avec le concept de ce qu'on appelle populairement l'approbation ou l'acceptabilité sociale. Je traite de ce sujet du point de vue de directeur principal des Affaires juridiques et autochtones, chez Kinder Morgan, le promoteur du projet d'expansion de l'oléoduc Trans Mountain.

Trans Mountain se propose d'agrandir son oléoduc existant, qui transporte actuellement 300 000 barils par jour d'Edmonton jusqu'à la côte Ouest du Canada, pour lui donner une capacité de

Canada, to 890,000 barrels a day. The intent of the expansion is to give Canadian petroleum producers the ability to economically access tidewater and to sell into the international market instead of to the oversupplied American market, which is currently the situation. This market access and increased returns for producers and Canadians generally are obviously to the significant benefit of Canadians and the economy and the standard of living of all Canadians.

This committee is studying the topic because, when the desire for market access runs up against the evolving concept of social licence, we have a problem, and it's not a little problem. We have a situation where we as Canadians want reliable, clean, sustainable and affordable energy for the very items that drive our quality of life and our standard of living: transportation, heating, the manufacturing of our computers, cars and clothes, and the list goes on.

We also want, or at least know, that "sustainable" means we need to transition to a lower carbon world and reduce our reliance on hydrocarbons, including petroleum. We also know that this transition is going to take decades and that we will continue to require petroleum for years to come, and as one of the largest petroleum reserve holders in the world will be selling petroleum to the world for years to come. We are, after all, a trading nation.

The challenge facing Canadians, its government, businesses involved in or relying on the energy sector, affected communities and First Nations, is how to bridge the gap between the legal and the regulatory approval of major resource projects, which are premised on serving the public interest, with the competing view of legitimacy and social licence based upon accommodating diverse social, political, economic and environmental issues. How do we collectively say that we've met all of the legal and regulatory requirements and we've obtained social licence such that we can construct major projects?

In the context of major petroleum pipelines, one can easily see how complicated the situation is. Take the Trans Mountain expansion project, which proposes to traverse almost a thousand kilometres, two provinces, multiple municipalities, regional districts, Crown land, agricultural and private land, small businesses, public roadways and utility corridors, and did we mention it impacts the marine corridor?

For TMEP to ever become a reality, it must pass the rigorous regulatory processes and obtain approval set out by the National Energy Board, which you heard from today, TERMPOL, B.C. Environmental Assessment Office, B.C. Oil and Gas Commission, B.C. Ministry of Environment, and all of its Alberta counterparts.

890 000 barils par jour. Le but de cette expansion est de donner aux producteurs pétroliers canadiens la capacité d'accéder économiquement à la mer et ainsi de vendre sur le marché international, plutôt que d'être restreints au marché américain saturé, ce qui est actuellement leur situation. Cet accès au marché et les rendements accrus qu'il entraînera pour les producteurs et les Canadiens en général représentent, de toute évidence, un avantage considérable pour les Canadiens ainsi que pour l'économie et le niveau de vie de tous les Canadiens.

Si le comité étudie cette question, c'est parce que, lorsque la volonté d'accéder au marché heurte le concept évolutif de l'approbation sociale, nous avons un problème, et pas un mince problème. Nous sommes dans une situation où nous voulons, en tant que Canadiens, une énergie sûre, propre, durable et abordable afin de maintenir les éléments qui, justement, assurent notre qualité et notre niveau de vie : transports, chauffage, fabrication d'ordinateurs, de voitures, de vêtements, et ainsi de suite.

Nous voulons aussi, ou du moins nous le savons, que « durable » signifie le besoin d'une transition à un monde à plus faibles émissions de carbone et une réduction de notre consommation d'hydrocarbures, y compris de pétrole. Nous savons également que cette transition prendra des décennies, que nous continuerons d'avoir besoin de pétrole pendant de nombreuses années et que, comme nous possédons des réserves de pétrole parmi les plus importantes au monde, nous continuerons pendant longtemps encore à vendre du pétrole au reste du monde. Nous sommes, après tout, une nation commerçante.

Le défi qui se pose aux Canadiens, à leur gouvernement, aux entreprises actives dans le secteur énergétique ou dépendant de lui, aux collectivités touchées et aux Premières Nations, consistera à opérer le rapprochement entre, d'une part, les approbations légales et réglementaires des grands projets d'exploitation des ressources, qui ont pour prémisses l'intérêt public, et, d'autre part, les vues concurrentes de légitimité et d'acceptation sociale, qui sont fondées sur l'accommodement de divers enjeux sociaux, politiques, économiques et environnementaux. Comment en viendrons-nous, collectivement, à affirmer que nous avons satisfait à toutes les exigences légales et réglementaires tout en ayant gagné l'approbation sociale telle que nous pouvons aller de l'avant avec de grands projets?

Dans le contexte de grands oléoducs, on peut voir aisément combien la situation peut être compliquée. Prenons, par exemple, le projet d'expansion de l'oléoduc Trans Mountain dont le tracé, sur presque mille kilomètres, traverserait deux provinces, de nombreuses municipalités, des districts régionaux, des terres de la Couronne, des terres agricoles, des terrains privés, des biens-fonds de petites entreprises, des routes publiques et des couloirs de services publics, sans parler du corridor maritime?

Pour que ce projet devienne un jour réalité, il devra passer par des processus réglementaires rigoureux et obtenir l'approbation de l'Office national de l'énergie, dont vous avez entendu parler aujourd'hui, de TERMPOL, du Bureau d'évaluation environnementale, de la Commission du pétrole et

It must comply with the requirements of the municipalities in terms of roads, buildings and local issues. It must meet the requirements of Port Metro Vancouver. It must engage with indigenous communities potentially impacted by Trans Mountain expansion, and work to avoid or mitigate any impacts. Trans Mountain must fulfill all conditions and commitments to regulators, stakeholders and indigenous communities throughout the life of the project.

Once we fulfill all of these legal and regulatory requirements, which to date have taken the better half of a decade, it begs the question: Do we have social licence to build the Trans Mountain expansion project? By “social licence,” people mean you need something over and above regulatory approvals or formal permission or permits to do something, which in law is how we understand “licence.” It is a formal granting of some approval. Social licence, on the other hand, really means community approval or general or local acceptance.

Herein lies both the opportunity and the threat of social licence. The opportunity is that the concept requires companies like Trans Mountain, regardless of what permits or approvals it has in hand, to ensure it is continuously working with governments, regulators, communities and indigenous groups to understand their concerns and address them as they arise. It is an acknowledgement that project proponents, governments, regulators and stakeholders and those impacted by projects must work together to address social, economic and environmental matters raised by the project in question to the general satisfaction of those involved.

The threat lies in the fact that there are two sets of interest that proffer up social licence as a requirement for a major project to proceed. The first are those who work in what I will call the opportunity arena where they're trying to solve some complex and competing claims to social or economic or environmental matters.

The second and the more troubling area is those who proffer social licence that they self-define as a veto over major projects. Those in this category oppose resource development for philosophical reasons, refuse to engage in good faith in the work it takes to compromise on matters related to energy development, and are intent on exercising what I will call their “social licence veto power.” It matters not that the veto power they wish to exercise may actually be diametrically opposed to the public interest and it serves the social licence proffers’ philosophical goal only.

du gaz et du ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, ainsi que de tous les organismes correspondants de l'Alberta.

Il devra se plier aux exigences municipales qui régissent les routes, les bâtiments et les situations locales, ainsi qu'à celles du port de Metro Vancouver. Il devra s'engager auprès des collectivités autochtones éventuellement touchées par le projet d'expansion de Trans Mountain et travailler avec elles pour en atténuer les répercussions. Trans Mountain devra respecter toutes ces conditions ainsi que tous ses engagements à l'endroit des autorités de réglementation, des parties prenantes et des collectivités autochtones tout au long de la durée du projet.

Une fois que nous aurons satisfait à toutes ces exigences légales et réglementaires, ce qui a pris, jusqu'à présent, plus de la moitié d'une décennie, une question demeurera : parviendrons-nous à l'acceptabilité sociale nécessaire à la réalisation du projet d'expansion de Trans Mountain? Par « acceptabilité sociale », les gens entendent quelque chose de plus et de supérieur aux approbations réglementaires ou aux autorisations ou permissions officielles de faire quelque chose, ce qu'en droit on comprend par « permis ». Il s'agit d'une approbation quelconque accordée formellement. L'approbation sociale, en revanche, signifie réellement une approbation communautaire ou une acceptation générale ou locale.

C'est ici que réside à la fois l'utilité et la menace de l'approbation sociale. L'utilité tient à ce que ce concept oblige des entreprises comme Trans Mountain, sans égard aux permis ou approbations qu'elles détiennent, à collaborer sans cesse avec les gouvernements, les autorités de réglementation, les collectivités et les groupes autochtones afin de bien comprendre leurs préoccupations et d'y donner suite à mesure qu'elles se manifestent. Il s'agit d'une reconnaissance du fait que les promoteurs d'un projet, les gouvernements, les autorités de réglementation, les parties prenantes et celles touchées par un projet doivent travailler ensemble pour résoudre les problèmes sociaux, économiques et environnementaux que pose le projet en question à la satisfaction de toutes les parties concernées.

La menace réside dans le fait qu'il y a deux ensembles d'intérêts qui préconisent l'acceptabilité sociale comme exigence préalable au lancement d'un grand projet. Le premier est constitué de ceux qui travaillent dans ce que j'appelle la sphère d'utilité et qui cherchent à régler des revendications complexes et concurrentes en matière sociale, économique ou environnementale.

Le second groupe, plus troublant, est constitué de ceux qui prônent l'impératif de l'approbation sociale, définie par eux-mêmes comme un pouvoir de bloquer les grands projets. Ceux appartenant à cette catégorie s'opposent à l'exploitation des ressources pour des raisons idéologiques, refusent de s'engager de bonne foi dans le travail nécessaire pour en arriver à des compromis sur les enjeux liés au développement énergétique et sont résolus à exercer ce que j'appelle leur « droit de veto sous la forme de l'acceptabilité sociale ». Il importe peu que ce droit de veto qu'ils prétendent exercer puisse en réalité être

The threat posed by the social licence concept, as it relates to major pipelines, is compounded by what petroleum companies do and do not do. We transport energy products such as petroleum. We do not produce the product; we do not own the product; we do not refine the product. It is the approval, construction and operations of those pipelines that we need to seek approval for. We must prove that the project has an economic need, is well designed, is constructed in a quality way with impacts mitigated, and is monitored and operated in a prudent manner. The pipeline approval process can address these issues.

What the pipeline approval process cannot address is the related matters over and above energy transportation: the upstream and the downstream advantages and disadvantages. Put another way, energy in Canada is about the economy, international trade, climate change, sustainability, federal and provincial cooperation, resource benefit sharing and innovation. These all require a Canadian energy strategy that addresses each of these concerns, ironically, in a way that meets the social licence of all Canadians.

What I've done so far is highlight the problem. That's the easy bit. The hard bit is to postulate a solution to bridge the gap. The solution must lie in revisiting this concept of social licence, clarifying what it is and what it is not, and having us all work to fulfill it.

Social licence is not a licence. It's not formal permission to do something such as build a pipeline, and it should not be called a licence. Canadians cannot be caught in the loop of those in the philosophical opposition realm that say, number one, you need to obtain social licence from us before you proceed with the project; number two, we get to subjectively define what that social licence is according to our philosophy, which we will not compromise on, and is not the same, or may in fact be opposed to the broader social interest; and number three, we hereby deny you your social licence, which is a veto vote against your project.

We're left with a zero sum option. Without unanimity, no project can proceed. Either project proponents win or those with philosophical opposing views win. There is no room for compromise. This is the antithesis of democracy, the rule of law, and is an intolerable outcome.

When Abraham Lincoln was given the thankless task of reconciling diametrically opposed philosophies that pitted north against south, he had the common sense to know he had to build

diamétralement opposé à l'intérêt public et qu'il ne serve qu'à affirmer le but idéologique des protagonistes de l'approbation sociale.

La menace que pose le concept de l'approbation sociale, en ce qu'il a trait aux grands projets d'oléoduc, se conjugue à ce que les pétrolières font et ne font pas. Nous transportons des produits pétroliers. Nous n'en sommes pas les producteurs, les propriétaires ni les raffineurs. C'est pour l'autorisation, la construction et l'exploitation de ces oléoducs que nous demandons des permis. Nous devons démontrer que le projet répond à un besoin économique, qu'il est bien conçu, qu'il sera construit de façon sécuritaire, que ses effets environnementaux seront atténués et que son exploitation et son contrôle se feront de manière prudente. Le processus d'approbation de l'oléoduc peut résoudre toutes ces questions.

Ce que le processus d'approbation de l'oléoduc ne peut pas résoudre, ce sont les questions qui vont au-delà du transport de l'énergie proprement dit, à savoir les avantages et les inconvénients en aval et en amont. Exprimé autrement, l'énergie au Canada concerne l'économie, le commerce international, le changement climatique, la durabilité, la coopération fédérale-provinciale, le partage des bénéfices tirés des ressources et l'innovation. Ces questions appellent une stratégie énergétique canadienne portant sur chacun de ces enjeux d'une façon qui, ironiquement, susciterait l'approbation sociale de l'ensemble des Canadiens.

Je n'ai fait que profiler le problème. C'est le plus facile. Le plus difficile est de formuler une solution pour opérer le rapprochement. Celle-ci réside nécessairement dans la révision de ce concept d'acceptabilité sociale, dans la clarification de ce qu'elle est et n'est pas et dans un effort commun pour la susciter.

L'acceptabilité sociale n'est pas un permis. Elle n'est pas une permission officielle de faire quelque chose, comme construire un oléoduc et ne doit pas être assimilée à un permis. Les Canadiens ne doivent pas se retrouver dans le cercle vicieux de ceux appartenant à la catégorie des opposants idéologiques qui affirment, premièrement, qu'il vous faut obtenir l'approbation sociale, reconnue par nous-mêmes, avant d'entreprendre un projet; deuxièmement, qu'il nous appartient de définir subjectivement, d'après notre idéologie, ce qu'est l'approbation sociale, au sujet de laquelle nous ne souffrirons aucun compromis, qui n'est pas identique et peut même être opposée à l'intérêt social général; troisièmement, que nous refusons de vous reconnaître l'approbation sociale nécessaire à votre projet et nous y opposons notre veto.

C'est donc un jeu à somme nulle. Sans unanimité, aucun projet ne peut aller de l'avant. Ce sont soit les promoteurs du projet, soit ses opposants idéologiques, qui gagnent. Aucune place pour le compromis. Il s'agit d'une antithèse de la démocratie, de la primauté du droit, et une situation intolérable.

Quand Abraham Lincoln a hérité de la tâche ingrate de concilier des positions philosophiques diamétralement opposées du Nord et du Sud, il a eu le bon sens de reconnaître qu'il devait

consensus among the populace before he could safely proceed. In his own words, “A universal feeling, whether well or ill-founded, cannot be safely disregarded.” When we refer to the concept of social licence today, is that not what we’re also saying?

For government, regulators, industry, business, stakeholders and indigenous communities to accept major project development, there must be a general consensus that the project is in the public interest. There must be a majority view, a collective opinion, general agreement, that we — governments, regulators, project proponents, communities and First Nations — are working in the best interests of Canadians as a whole. This is democracy as determined by the consent of the populace and based upon the rule of law, which Canadians and our investors expect.

When it comes to energy development in Canada, including market access, what is missing and what is needed is a Canadian consensus on energy development. Building such a consensus will require leadership and courage at political levels and must be led by provincial and federal governments in the best interest of all Canadians. Building consensus in Canada on the energy file will require an energy strategy that weaves together our best thinking, our best views, and dare I say, compromise in how we generally want to proceed on energy, climate change, transition to a lower carbon future, trade, the economy, resource sharing, and respect for, and where required, resolution of indigenous rights, interests and concerns.

This consensus must be built by ensuring the economy, the environment and the social opportunities and challenges related to energy development support each other as each element impacts the other. An energy strategy that is sustainable must ensure that all three legs of the stool are supported and work in tandem: economic growth, environmental sustainability and the social well-being of our communities. Give too much attention to one, or not enough to the other, and the stool will topple.

Any consensus on energy strategy will require all levels of government to work together in the best interest of Canadians and their local constituents. That consensus must be woven into regulatory approval processes that give Canadians confidence that their will is being addressed from both a directional perspective and a technical perspective. The energy industry, including those companies operating in the industry, be they producers, transporters or distributors, must continue to work with its constituents to demonstrate the general consensus as to the work we’re doing under the energy strategy.

I conclude with two thoughts.

forger un consensus au sein de la population avant de pouvoir agir. Selon ses propres mots : « Un sentiment universel, qu’il soit bien fondé ou non, ne peut être négligé sans risque. » Lorsque nous invoquons aujourd’hui le concept d’acceptabilité sociale, n’est-ce pas justement cela que nous affirmons?

Pour que les gouvernements, les autorités de réglementation, l’industrie, les entreprises, les parties prenantes et les collectivités autochtones acceptent un grand projet, il doit y avoir un consensus général selon lequel le projet en question sert l’intérêt public. Il doit y avoir une position majoritaire, une opinion commune, un accord général quant au fait que nous — gouvernements, autorités de réglementation, promoteurs du projet, collectivités concernées et Premières Nations — travaillons dans les meilleurs intérêts de l’ensemble des Canadiens. C’est l’exercice de la démocratie, déterminée par le consentement de la population et fondée sur la primauté du droit, auquel les Canadiens et nos investisseurs s’attendent.

Lorsqu’il s’agit de développement des ressources énergétiques au Canada, notamment de l’accès au marché, ce qui manque et ce qu’il nous faut, c’est un consensus canadien sur la mise en valeur de l’énergie. Un tel consensus exigera du leadership et du courage au niveau politique et devra se faire sous la direction des gouvernements provinciaux et fédéral dans le meilleur intérêt de tous les Canadiens. Un consensus au Canada dans le domaine de l’énergie nécessitera une stratégie énergétique qui fusionnera nos meilleures idées, nos meilleures vues et qui procédera, si j’ose dire, d’un compromis sur notre approche générale en matière d’énergie, de changement climatique, de transition à un monde à faibles émissions de carbone, de commerce, d’économie, de partage des ressources et de respect des droits, intérêts et préoccupations autochtones, et au besoin de règlement de leurs revendications.

Ce consensus devra être forgé en faisant en sorte que les possibilités et les difficultés économiques, environnementales et sociales associées à la mise en valeur des ressources énergétiques se soutiennent l’une l’autre, étant donné que chaque élément se répercute sur les autres. Une stratégie énergétique, pour être viable, devra reposer sur ces trois piliers travaillant ensemble : la croissance économique, la durabilité environnementale et le bien-être social de nos collectivités. Si l’on accorde trop, ou trop peu, d’attention à l’un ou à l’autre, tout l’édifice s’écroulera.

Tout consensus sur une stratégie énergétique exigera que tous les ordres de gouvernement travaillent ensemble dans le meilleur intérêt des Canadiens et de leurs commettants locaux. Un tel consensus devra être intégré aux processus d’approbation réglementaire de façon à ce que les Canadiens aient confiance qu’il est tenu compte de leur volonté tant dans une optique directionnelle que dans une perspective technique. Le secteur de l’énergie, notamment les entreprises actives dans cette industrie, qu’il s’agisse de producteurs, de transporteurs ou de distributeurs, doit continuer de travailler avec ses commettants en vue de monter qu’il y a un consensus général quant au travail qu’il effectue dans le cadre de la stratégie énergétique.

J’exprime deux pensées en conclusion.

There is an urgent need for political leadership and courage that will lead to an energy strategy that, while all Canadians may not accept, the majority will, a general consensus. We need to stop asking if a proponent has achieved social licence and instead ask if there is a general consensus that they ought to proceed with their project and their operations.

Instead of asking, does a project have social licence, one ought to ask, does the corporate proponent have corporate credibility as determined by their record, their dialogue and their ongoing actions? Does the industry have credibility? Do government and international policies have credibility? While hugely complex and interwoven with the regulatory and legal landscape, the consensus approach has two major advantages over the social licence approach. It informs us as to where we need to focus our actions. If that is transitioning to a lower carbon footprint, the “how,” the “when,” and the “what” consensus must be built outside of a particular project pipeline approval process, which is only one element of the energy landscape. The consensus-building approach also highlights and reminds us that what Canadians really want and need is energy development that places Canadian resources as the leader in environmental protection, addressing societal needs and economic progress. To have a Canadian consensus, the stool must stand on all three legs.

Finally, the second thought is, let's not overlook the opportunity that we as Canadians have as we transition into a low-carbon future. Canadians are innovative, have been world leaders in innovating in the energy space. As a country blessed with abundant natural resources, innovative companies, an educated labour force, respect for our indigenous communities, a record of reconciling many different stakeholder groups and a strong record on the environment, we are well placed to be the leader in providing sustainable energy to the world.

Where this energy strategy improves the economy, the environment, and addresses societal concerns through innovation and collaboration, we have before us the opportunity to build a general consensus that through innovation makes us all better off.

Thank you.

The Deputy Chair: Mr. Forrester, thank you very much for a very comprehensive and fulsome presentation. We'll have some questions from the senators, starting with Senator Mercer.

Il existe un besoin urgent de leadership et de courage politiques pour aboutir à une stratégie énergétique qui, à défaut d'être acceptée par tous les Canadiens, exprimera néanmoins la volonté de la majorité, un large consensus. Nous devons cesser de demander si tel promoteur a obtenu une acceptation sociale et demander plutôt s'il y a un consensus général selon lequel il devrait aller de l'avant avec son projet et ses activités.

Plutôt que demander si tel projet fait l'objet d'une acceptabilité sociale, on devrait se demander si tel promoteur, vu sa feuille de route, sa capacité de dialogue et ses actions courantes, a la crédibilité voulue. L'industrie a-t-elle la crédibilité voulue? Les politiques gouvernementales et internationales sont-elles crédibles? Bien que d'une extrême complexité et imbriquée dans le paysage réglementaire et légal, l'approche consensuelle comporte deux grands avantages par rapport à l'approche fondée sur l'approbation sociale. Elle nous informe des points sur lesquels nous devons faire porter notre action. S'il s'agit de la transition à une réduction des émissions de carbone, le consensus sur le « comment », le « quand » et le « quoi » doit se faire à l'extérieur du processus d'approbation d'un projet d'oléoduc particulier, qui n'est qu'un élément du paysage énergétique. L'approche consensuelle fait également ressortir et nous rappelle ce que les Canadiens souhaitent vraiment et ce dont ils ont besoin est une mise en valeur des ressources énergétiques qui fera du secteur canadien d'exploitation des ressources le leader de la protection environnemental, répondant aux besoins de la société et aux exigences de progrès économique. Pour en arriver à un consensus canadien, il faut s'appuyer sur les trois piliers.

Ma deuxième pensée, en terminant, c'est qu'il ne faut pas négliger les occasions qui s'offrent à nous, en tant que Canadiens, dans un monde à faibles émissions de carbone. Les Canadiens sont novateurs, ont été des chefs de file mondiaux de l'innovation dans le secteur énergétique. Étant un pays doté d'abondantes ressources naturelles, d'entreprises novatrices et d'une main-d'œuvre instruite, un pays respectueux de ses collectivités autochtones et ayant une longue tradition de conciliation de groupes d'intérêts multiples et différents et de solides antécédents en matière d'environnement, nous sommes bien placés pour devenir le leader mondial de l'approvisionnement d'énergie durable.

Dans la mesure où la stratégie énergétique améliorera l'économie, protégera l'environnement et répondra aux préoccupations sociales par le truchement de l'innovation et de la collaboration, nous aurons la possibilité de forger un consensus général qui, à la faveur de l'innovation, améliorera le bien-être de tous.

Merci de votre attention.

Le vice-président : Monsieur Forrester, je vous remercie vivement de cet exposé exhaustif et très étoffé. Les membres du comité auront des questions à vous poser, à commencer par le sénateur Mercer.

Senator Mercer: Mr. Forrester, thank you very much for being here. As the chair said, your presentation was very concise and detailed.

You've raised probably the crux of the issue here. From an economic development point of view, looking at the country as a whole, pipelines are a good thing. Economically, it's a good thing that we get one of our most important products to tidewater so that we can stop being held captive by one customer, and we can start selling our product worldwide and at worldwide prices as opposed to a discounted price. All of that makes sense.

I noted the frustration in your presentation. Are you saying that small groups of activists, well-meaning as they may be, are now directing or hindering the development of the pipelines that have been proposed?

Mr. Forrester: It's no secret to anybody that there are those certain segments of the Canadian population who are philosophically opposed to energy development in Canada, particularly as it relates to crude oil. They are using whatever means necessary to oppose that. They are not interested in a dialogue on energy development or climate change or how best to achieve those. That's very problematic because, ultimately, what we all seek is the same thing: protect the environment, grow our economy and take care of our society. How can you do that if you can't enter into a dialogue?

You will all know that there are certain groups that say, "I'm only speaking to the government; I will not speak to the proponent," knowing full well that the proponent could do a significant amount to assist us in achieving what we actually want.

Or, regardless of speaking to government, "I'm not part of government; I have a different agenda and so, therefore, I am opposed and I will rely on social licence, and is that not a veto? You don't have my social licence."

Or certain politicians, who know very well that the law which they're discussing is not within their purview or jurisdiction and so simply say, "Well, that may not be in my purview and jurisdiction, but if I then invoke the social licence law, haven't I just got what it is that I need through the back door?" That's the issue we have.

Senator Mercer: The interesting thing, though, is that politicians who need to get re-elected, those members of the House of Commons and of the cabinet, are subject to the pressures of what you described as smaller groups, and I find it ironic, as we discuss this, that there are all these people who will not accept a positive decision on pipelines but will be the first people in line to accept the benefits that those pipelines will give the economic drive.

Le sénateur Mercer : Monsieur Forrester, je vous remercie chaleureusement de vous être déplacé aujourd'hui. Comme monsieur le président l'a fait remarquer, votre exposé était très concis et détaillé.

Vous avez sans doute touché au cœur du débat. Du point de vue du développement économique, considérant le pays dans son ensemble, les oléoducs sont une bonne chose. Sur le plan économique, il est bon que nous puissions acheminer l'un de nos plus importants produits jusqu'à un port de mer et ainsi cesser d'être captif d'un unique client et commencer à vendre ce produit sur le marché mondial et au prix mondial, plutôt qu'à rabais. Tout cela est très sensé.

J'ai senti de la frustration dans le ton de votre exposé. Est-ce que vous dites que de petits groupes d'activistes, bien que bien intentionnés, dirigent ou entravent actuellement la construction des oléoducs projetés?

M. Forrester : Ce n'est un secret pour personne que certains segments de la population canadienne sont philosophiquement opposés à l'exploitation des ressources énergétiques au Canada, en particulier quand il est question de pétrole brut. Ils s'y opposent d'une façon ou d'une autre. Ils ne sont pas intéressés à prendre part à un dialogue sur l'exploitation de l'énergie, sur les changements climatiques ou sur les mesures à prendre pour atteindre les objectifs à ce chapitre. C'est, au bout du compte, très problématique, car nous visons tous la même chose : protéger l'environnement, stimuler l'économie et prendre soin de notre société. Comment y parvenir sans un dialogue?

Vous savez tous que certains groupes disent préférer ne parler qu'au gouvernement, et non au promoteur, en sachant très bien que le promoteur pourrait en faire beaucoup pour les aider à réaliser ce qu'ils souhaitent vraiment.

Ou alors, sans égard au fait de s'adresser au gouvernement, ils disent ne pas faire partie du gouvernement, avoir un programme différent et ainsi de suite, et donc s'y opposer et s'en remettre à l'acceptabilité sociale et au droit de veto, et ils ne donnent pas leur accord social.

Par ailleurs, certains politiciens, qui savent très bien que la loi dont ils discutent ne relève pas de leur compétence ou de leur territoire, se contentent de reconnaître que tel est le cas, mais invoquent la jurisprudence en matière d'acceptabilité sociale et se vantent d'avoir obtenu ce dont ils ont besoin par un moyen détourné. Voilà la question qui nous occupe.

Le sénateur Mercer : Il est toutefois intéressant de constater que les politiciens qui doivent se faire réélire, les députés de la Chambre des communes et les membres du Cabinet, subissent les pressions de la part de ce que vous avez décrit comme de petits groupes, et je trouve ironique, puisque nous en discutons, que toutes les personnes qui n'accepteront pas une décision positive au sujet des oléoducs seront les premières à en accepter les retombées pour l'essor économique.

You talked about credibility, though, and you talked about credibility of companies. I would suggest that one of our problems here is the lack of credibility of the companies involved. Building up social licence is not something that happens as we go through the regulatory process. Building up social licence is something you need to do every day. All the companies involved need to build up social licence. Social licence comes built on your solid reputation of being a good corporate citizen, of being a good environmental neighbour, of having a good working relationship with our Aboriginal community, et cetera.

How do you balance that? We're focused on this for a few months, and the country has been focused on it for a couple of years and will continue to be focused on it. If there's a positive decision to proceed with a pipeline or pipelines, we'll be focused on it for more.

When are we going to see a response from the participants in the process, the companies, to engage in earning social licence every day?

Mr. Forrester: We at Kinder Morgan and Trans Mountain believe that that's something that we have to do every day. We've been operating the Trans Mountain pipeline to tidewater since 1952, over 60 years, and we cross multiple reserves; we cross multiple municipalities; and we work with those folks on a daily basis. One of the things that we're most proud of is that, as we've done projects in the past, some of those First Nations, some of those communities, some of those individuals that have opposed us have become not only large supporters but integrated into our business, and have been integral to our business. So that's something that we have to build every day.

The issue you have is when you go to postulate a new project, you're then left with, okay, I get that, you might be a good actor, you might have done all these great things for over 60 years, and you might be doing the right thing on the environment and all of these things, but what about the general conversation and what about the carbon footprint, what about the way we're going with that? It's very difficult to have those conversations that involve so many parties in a pipeline project approval. That's where the bust is.

Senator Mercer: One of the problems in politics, there's an old saying, "What have you done for me lately?" Your 60 years of good governance and being a good corporate citizen aren't worth a hill of beans today, because the people we're talking about today may not have been part of that good 60 years of good governance and good corporate citizenship; or if you have these allies, the world doesn't know about it. We're talking to you right now, and I don't mean to single you out; you're the only person here right now, but this is a problem that the industry has. The industry has done good work. I'm aware of some of the good work they've done. I'm aware of the good work they do in the community, but Canadians who grant social licence aren't aware

Vous avez parlé de crédibilité, cependant, et de crédibilité des compagnies. Je dirais qu'un des problèmes ici concerne le manque de crédibilité des compagnies en cause. L'admissibilité sociale ne se bâtit pas par le biais du processus de réglementation; c'est quelque chose qu'il faut faire tous les jours. Toutes les compagnies en cause doivent y contribuer. L'acceptabilité sociale repose sur votre solide réputation de bon citoyen et de bon voisin soucieux de l'environnement et des bonnes relations de travail que vous entretenez avec la communauté autochtone, et cetera.

Comment trouver l'équilibre? C'est ce que nous nous efforçons de faire depuis des mois. Le pays s'y efforce depuis des années, et nous poursuivons notre tâche. Si la décision de construire un oléoduc ou des oléoducs est prise, nous nous pencherons sur la question pendant encore longtemps.

Quand donc les participants au processus, les compagnies, interviendront-ils pour aller chercher l'approbation jour après jour?

M. Forrester : Du côté des oléoducs Kinder Morgan et Trans Mountain, nous estimons que c'est une tâche quotidienne à laquelle nous ne pouvons échapper. Nous exploitons le pipeline Trans Mountain, qui aboutit à la côte, depuis 1952, soit depuis plus de 60 ans, et nous traversons plusieurs réserves et plusieurs municipalités. Nous collaborons quotidiennement avec les habitants de ces secteurs. Notre plus grande source de fierté, c'est que nous avons déjà réalisé des projets dans le passé et que certaines Premières Nations, certaines collectivités et certaines personnes qui s'opposaient à nous sont non seulement devenues de fervents partisans de notre initiative, mais ont également intégré les rangs de notre entreprise. Voilà donc qui prouve qu'il faut y travailler tous les jours.

Le problème survient quand vous soumettez un nouveau projet et qu'on vous traite de bon acteur, de faire peut-être toutes ces choses formidables depuis plus de 60 ans et de faire éventuellement ce qu'il faut pour l'environnement, et ainsi de suite, mais que vous n'organisez pas le dialogue en général, que vous ne parlez pas de l'empreinte carbone, ni des us et coutumes locaux. Il est très difficile d'avoir ces conversations, car l'approbation d'un projet d'oléoduc fait intervenir beaucoup de parties. C'est là que les choses se corsent.

Le sénateur Mercer : Il y a un vieux dicton qui dit : « Qu'avez-vous fait pour moi dernièrement? » et c'est l'un des problèmes en politique. Votre gouvernance est exemplaire et vous êtes un bon citoyen depuis 60 ans, mais tout cela ne vaut pas grand-chose aujourd'hui, parce que les personnes avec qui vous faites aujourd'hui affaire n'étaient peut-être pas dans le décor durant ces 60 années. Si vous pouvez compter sur ces alliés, alors le monde l'ignore. C'est avec vous que nous discutons maintenant et je ne veux pas vous pointer du doigt, vous êtes la seule personne présente, mais c'est un problème que l'industrie. Celle-ci a bien travaillé. Je suis au courant de certains de ses bons coups. Je suis au courant de son bon travail dans la collectivité, mais les

of it. The problem is that the small groups of people who you describe in that way, who are the activists, who are in opposition to pipelines, if they know it, they don't accept it.

But you have to remember that the politicians, the elected politicians who will make decisions, are subject to getting their own social licence, their licence to remain as politicians from those people who are opposed to this. So it's a balance. This is a sales game. Logic is one thing, but sales is another.

Mr. Forrester: I think you are extremely right and you've identified the problem. What you can do from a corporate and industry perspective is build that credibility during your operations. You build it in projects and you reach out very, very widely, very deeply, which we have done in an unprecedented way. You continue that through the life of the project and the billing and the benefits, and you share those things. But that gets you to the local level and the people along your line. Where you have to be able to rely on the regulators and the government to say they've done social licence is that energy policy.

So I'm agreeing with you that it is missing. I'm agreeing with you that, in part, why it's missing is that if you're on a four-year cycle, it's difficult to tackle all those issues. You're going to solve First Nations issues in a four-year term? You're going to solve all of these environmental issues in the four years? But you can drive the bus forward; you can take consensus; you can do things like this, frankly, and give reports and give the government's recommendation that they have to weave in the general consensus of politicians and of Canadians whenever they're doing their decision-making.

Senator Tannas: Thank you for appearing before us today, Mr. Forrester.

Maybe you don't have this, but we're always hearing if we could only get our product to tidewater, we would earn X amount of dollars per barrel, right? I've never really been able to really fix on what that is.

You would appear in your organization to have a ringside seat on what that might be. You've got 300,000 barrels a day heading off our western shores. Do you have any view on that, and the price on a netback basis that producers in Alberta are getting per barrel versus what goes south?

Mr. Forrester: Let me say this. When we talk about tidewater access, we talk about shipments that are large enough to be able to get economically to Asia, in particular, but to other places, on an economic basis; and that means you have to have a certain volume in your pipe and you have to have a certain volume on your ships.

Canadiens qui donnent leur approbation sociale, eux, ne le savent pas. Le problème est le suivant : si les petits groupes de personnes qui sont, selon votre définition, des activistes opposés aux oléoducs, le savent, ils ne l'acceptent pas.

Or, vous ne devez pas perdre de vue que les politiciens, ceux qui sont élus et qui prendront les décisions, doivent eux-mêmes se faire socialement accepter, acquérir leur permis pour demeurer politiciens, auprès des personnes qui s'y opposent. Il y a donc une tension entre les deux. C'est un jeu de vendeur. La logique est une chose, mais la vente en est une autre.

M. Forrester : Je pense que vous avez tout à fait raison et que vous avez bien cerné le problème. Dans l'optique de l'entreprise et de l'industrie, vous pouvez renforcer cette crédibilité dans le cadre de vos activités. Vous l'intégrez aux projets et vous y allez très, très largement, très profondément, ce que nous avons fait comme jamais auparavant. Vous poursuivez pendant toute la durée du projet, la facturation et la matérialisation des retombées et vous partagez vos constatations. Or, vous vous retrouvez à l'échelle locale et avec des personnes qui pensent comme vous. Vous devez ensuite vous fier aux organismes de réglementation et au gouvernement pour l'obtention de l'acceptabilité sociale sous la forme de la politique sur l'énergie.

J'en conviens donc avec vous, il y a un manque et je suis d'accord avec vous que c'est attribuable, en partie, au fait que si vous avez adopté un cycle de quatre ans, il est difficile d'aborder toutes ces questions. Allez-vous régler les questions avec les Premières Nations en l'espace de quatre ans? Allez-vous relever tous les enjeux environnementaux en quatre ans? Vous pouvez toutefois faire avancer les choses; vous pouvez notamment dégager un consensus, en toute franchise, et présenter des rapports et recommander au gouvernement de tenir compte du consensus général des politiciens et des Canadiens toutes les fois qu'il prend des décisions.

Le sénateur Tannas : Merci d'avoir accepté de comparaître devant notre comité aujourd'hui, monsieur Forrester.

Peut-être que cela vous a échappé, mais on entend toujours dire que si nous pouvions nous rendre jusqu'à la côte, nous pourrions réaliser un bénéfice de X \$ par baril, exact? Je n'ai jamais pu me faire une idée exacte de ce que cela représente.

Il me semble que, dans votre organisation, vous êtes aux premières loges pour savoir ce que cela pourrait représenter. Vous avez 300 000 barils par jour qui sont transportés vers le littoral du Pacifique. Avez-vous une opinion à ce sujet et savez-vous quel prix net les producteurs albertains reçoivent par baril, par rapport à ce qui va au sud?

M. Forrester : Permettez-moi de vous dire ceci. Quand on parle d'accès à la côte, on parle d'expéditions dont le volume est suffisant pour pouvoir se rendre, au plan économique, jusqu'en Asie, en particulier, mais aussi à d'autres endroits, selon un critère économique; cela veut dire que vous devez avoir un certain volume dans votre canalisation et sur vos navires.

So 300,000 barrels a day, what you will see from our dock, is that much of that is not going to Asian markets because the volume is not large enough to make it economic. Obviously, if you scale up your volumes, then your shipment costs become much less and you're able to ship economically to Asia.

The 890,000 barrels, the magic about that — and you'll see similar with some of the other projects, they're larger projects where they're able to get slightly larger tankers or at least they're able to fill those tankers more that they can get economically to Asia.

To your direct question, what is the netback, we're in that business where the netback not only changes from day to day but it changes on an hourly basis, and we're well into that.

But let me put it at a basis level. There is a world price; take that to be Brent crude. There is a discounted price for Western Texas Intermediate; take that to be WTI, and that is largely based upon the Cushing hub and what happens there. There is a Canadian general price, which is based upon Western Canadian Select.

So you've got Brent at a price, you've got WTI trading to a discount to that, and you've got WCS trading to a discount for that on any given day. If you can get that WCS to world markets, to world refiners, then what you're doing is you can get much closer to that Brent price, so that differential shrinks.

You have two very large benefits. Number one, you've shrunk the differential as against both WTI and Brent, because Asians, for example, in China, they can actually refine our particular types of crude, so you get that benefit and you get that economic benefit back. Also, in addition to that, you are able to sell more of the product at a given time because, as you all well know, the American Midwest market is saturated today with oil. They'll still want certain types of Canadian oil because they can receive it at a discount, and if that fits their refineries, that may well be the way they go.

Senator Mercer: Sorry, but you haven't given us numbers, and I recognize that the price has changed this morning, I do recognize that, but maybe what we need you to do is pick a day, any day; here's what that would have meant on Day X.

I think what we're having difficulty with, and I'm with Senator Tannas on this, is understanding the real economic benefit of getting it to tidewater; and if you want the social licence, Canadians can do mathematics. They will figure this out, that if selling to the Americans at West Texas crude prices or going to world prices by going to tidewater and shipping to wherever, Canadians will say — so give us an example; give us some real numbers.

Donc, les 300 000 barils par jour que vous voyez passer dans le port représentent le volume qui n'aboutit finalement pas sur les marchés asiatiques, car ce n'est pas assez pour être rentable. De toute évidence, si vous augmentez les volumes, les frais d'expédition sont beaucoup moins élevés et vous pouvez expédier de façon économique en Asie.

Avec le chiffre magique de 890 000 barils... Vous constaterez la même chose avec certains autres projets, des projets plus importants qui permettent d'employer des pétroliers de plus gros tonnage qu'on remplit un peu plus afin de pouvoir expédier économiquement la marchandise en Asie.

Quant à votre question directe à propos du coût net, dans le secteur dans lequel nous évoluons ce coût net fluctue non seulement de jour en jour, mais aussi d'heure en heure, et nous n'y pouvons rien.

Revenons à l'essentiel. Il y a un prix sur le marché international, celui du pétrole brut Brent. Il y a un prix réduit pour le Western Texas Intermediate, le WTI, qui se fonde en grande partie sur le carrefour de Cushing et ce qui s'y passe. Il y a un prix canadien général qui repose sur le Western Canadian Select.

Vous avez donc un prix pour le Brent, le WTI qui se négocie au rabais par rapport à celui-ci et le WCS qui subit le même traitement au quotidien. Si vous pouvez acheminer la production de WCS sur les marchés mondiaux, dans les raffineries, vous vous rapprochez ainsi beaucoup plus du prix du Brent et, par conséquent, l'écart diminue.

Vous obtenez deux grands avantages. Premièrement, vous avez rétréci l'écart par rapport au WTI et au Brent, car les Asiatiques, comme les Chinois, peuvent effectivement raffiner nos types de pétrole brut; vous récoltez donc cette manne et pouvez récupérer cet avantage économique. En outre, vous pouvez vendre une plus grande quantité à un certain moment, parce que, comme vous le savez tous, le marché du Midwest américain est actuellement saturé de pétrole. Il continuera à vouloir certains types de pétrole canadien, car il peut l'obtenir au rabais, et si cela convient aux raffineries locales, ce pourrait bien être la voie à suivre.

Le sénateur Mercer : Désolé, mais vous ne nous avez pas présenté de chiffres et j'admets que le prix a fluctué ce matin. Je le reconnais, mais vous devez peut-être choisir une journée, n'importe laquelle, et expliquer ce que cela aurait voulu dire cette journée-là.

Je pense que nous avons de la difficulté, et je m'associe au sénateur Tannas à cet égard, à comprendre les véritables avantages économiques de l'accès au littoral. Si vous voulez obtenir l'approbation sociale, songez que les Canadiens peuvent faire les calculs. Ils comprendront que le fait de vendre aux Américains aux prix du pétrole brut West Texas ou de viser les prix des marchés internationaux en se rendant sur le littoral et en expédiant peu importe où, les Canadiens voudront un exemple, des chiffres réels.

Senator Tannas: I'm surprised that it's not flowing off your tongue, specific example of the delta, what that means in terms of money back to producers and ultimately to the tax revenue for Canadian governments. I'm amazed that you don't have that in some kind of a simple yarn that you can talk about.

Mr. Forrester: We have fed the numbers and the methodology into the National Energy Board process. People, as you well know, statistics to them, lies, can play with these numbers, and they change on virtually an hour-by-hour basis and that's how crude traders make their money, so I don't want to say something in front of this committee that misleads them. But I can tell you this: today a barrel of oil trades for about \$45, that's a WTI price; today, a barrel of Brent will trade closer to \$50; Western Canadian Select will trade \$15 to \$20 less than that on any given day, which goes up and down depending whether there are refinery turnarounds, what's happening with the shippers. So it literally changes day-to-day with denominations.

But what is clear, what is very clear, is that we are trading at a significant discount, whether it be \$5 or whether it gets as high as \$20 or \$25, and it's historically been a problem, and it is why what we find with our barrels even today, where we don't even get the scale, people want to send barrels off the dock, and whenever we have the full dock up and running there will be even more demand to solve the dock because what the smart producers are doing is they're shrinking that differential by putting those barrels of oil to world market.

Let me also comment on this. You say that Canadians will not tolerate selling their resources at a discount. Ironically — and I travel Western Canada and deal with First Nations, we touch 135 First Nations, we cross multiple reserves, and I can tell you, you can imagine with chiefs and First Nations that are attached to the land and the use of the land and the resources, whenever they find out, "Excuse me, you're taking Canadian resources from our traditional territories and you're selling them at a discount? How is that even possible?" So their interest is in that.

I agree that the story is not told as well it should. I agree that it's a complicated story. I agree that whenever I talk about Brent and WTI and Western crude, which I tell my wife about every night, she says nobody cares. The reality is that it's trading at a discount and we have to start trading at world market prices.

Senator Tannas: Thank you.

I want to just ask a question around social licence, because I think we can all agree it's nebulous and it's swinging at ghosts.

Le sénateur Tannas : Je suis surpris que vous n'ayez pas à brûle-pourpoint un exemple précis de l'écart, de ce que cela représente en argent qui revient dans les poches des producteurs et du fisc des gouvernements canadiens. Je suis surpris que vous n'ayez pas cet exemple en tête.

M. Forrester : Nous avons intégré les chiffres et la méthodologie au processus de l'Office national de l'énergie. Comme vous le savez tous, les gens considèrent qu'on fait dire aux statistiques ce qu'on veut, qu'on peut jouer avec les chiffres et les modifier d'heure en heure, et c'est que c'est ainsi que les négociants de pétrole brut font leur argent; je ne veux donc pas dire devant les membres de ce comité quelque chose qui pourrait les induire en erreur. Or, s'il y a une information que je peux vous transmettre, c'est celle-ci : le baril de pétrole se négocie à environ 45 \$, au prix du WTI, celui de Brent plus près des 50 \$ et celui du Western Canadian Select, entre 15 \$ et 20 \$ de moins en permanence; en outre, le prix varie à la hausse ou à la baisse selon les volte-face des raffineries et de ce qui se passe du côté des expéditeurs. Il change donc de jour en jour, selon les devises.

Or, il est indéniable que nous négocions au rabais, qu'il s'agisse de 5 \$, de 20 \$ ou de 25 \$ de moins, ce qui est un problème depuis toujours. C'est la raison pour laquelle nous constatons, même aujourd'hui, que nous n'arrivons même pas à mesurer l'ampleur du phénomène. Les producteurs intelligents cherchent à se débarrasser de tous leurs barils à quai — quand ils n'ont plus de capacité de stockage et quand la demande augmente — parce qu'ils peuvent ainsi récupérer une partie de la différence de prix en écoulant ces barils sur les marchés mondiaux.

Permettez-moi de réagir à ce propos. Vous dites que les Canadiens n'acceptent pas l'idée de vendre leurs ressources au rabais. Paradoxalement — et j'ai parcouru l'Ouest canadien et négocié avec les Premières Nations, puisque nous faisons affaire avec 135 Premières Nations et que nous traversons de nombreuses réserves — je peux vous dire que les chefs et les membres des Premières Nations, qui sont attachés à leur terre et qui ont à cœur la bonne exploitation de la terre et des ressources, quand ils découvrent ce qu'il se passe, ne comprennent pas comment il est possible d'extraire des ressources canadiennes de leurs territoires traditionnels et de les vendre au rabais. Voilà ce qui les intéresse.

L'histoire n'est pas aussi bien racontée qu'elle le devrait, j'en conviens. C'est une histoire compliquée, cela aussi, j'en conviens. Toutes les fois où je parle de pétrole brut Brent, de WTI et de Western, ce que je fais tous les soirs avec mon épouse, elle me répond que cela n'intéresse personne. La réalité, c'est que le pétrole se négocie au rabais et que nous devons commencer à négocier aux prix en vigueur sur les marchés mondiaux.

Le sénateur Tannas : Merci.

Je veux simplement poser une question au sujet de l'acceptabilité sociale, car je pense que nous en conviendrons tous, c'est nébuleux et cela réveille des fantômes.

I've heard a lot less about social licence in the last year. I think the fear of everybody was that this was somehow going to get accepted by the public and become part of the lexicon, without a definition behind it.

Are you saying that you think that the term "social licence" and what it means to everybody is actually gaining legitimacy still, or do you sense that there is a realism that we Canadians are kind of proud of, and especially proud of here in Alberta, that that realism is maybe taking hold and that this whole thing will be put into the right terms?

Mr. Forrester: Yes. I agree with your assessment that there's been a bit of a cooling on the social licence in the last year. I do attribute that to a few things.

First, the Alberta government; we have the government we have today and they are working hard to address these issues from their perspective, which comes — I talk about the three legs of the stool — from the environmental and the social leg of the stool, drives to the economy. That in and of itself changes how Alberta is viewed. Those are folks who were on the outside looking in complaining. Now they're on the inside having to make practical, real decisions and they have to now recognize they have to address all three legs of those stools, and you'll see what's happening in Alberta right now; some will call it grim. It's important, so that's changed.

The federal government, and they're new and they have not been able to fulfill their mandate as of yet, but they're talking the same thing, and that in and of itself comes that social licence from that perspective.

Third, we're out there and hopefully some of the work we're doing with the NEB, some of the work we're doing with stakeholders, we're going through the B.C. environmental process, we've been put through multiple court cases where the courts are saying, "You're doing this right; you need to do more of this," and we listen to that, we pay attention to that and we try to do that. I think all of those things are coming through to say, "realism."

What we're starting to hear now is, "We kind of like your project and we kind of like what you're doing and we like the benefits and it's coming, it's got to happen, so how do we get in, how do we involve ourselves?" But they don't take that to the more macro level. I do think there's some of that going on.

Senator Tannas: Good answer. Thank you.

The Deputy Chair: Mr. Forrester, I have a couple of questions. It's great to have you here.

Il a beaucoup moins été question de l'acceptabilité sociale au cours de la dernière année. À mon avis, tout le monde craignait que le public accepte le concept d'une façon ou d'une autre et que celui-ci soit inscrit au lexique, sans même être défini.

Est-ce que vous dites penser que l'expression « acceptabilité sociale » et le sens que tout le monde lui donne devient en fait légitime ou avez-vous l'impression qu'il y a une réalité dont nous, les Canadiens, sommes fiers, en particulier ici en Alberta, et que cette réalité s'implante peut-être et que tout le concept sera bien défini?

M. Forrester : Oui. Je suis d'accord avec vous, l'acceptabilité sociale a un peu été mise en veilleuse au cours de la dernière et je l'attribue à quelques raisons.

Premièrement, le gouvernement albertain; nous avons le gouvernement que nous avons aujourd'hui et ceux qui le composent travaillent d'arrache-pied pour régler ces questions dans leur perspective qui découle — je parle des trois pattes du tabouret — de la patte environnementale et sociale, qui conduit à l'économie. Cela en soi change la façon dont l'Alberta est perçue. Ces gens étaient chez eux cherchant à se plaindre. Maintenant, ils sont au front et doivent prendre des décisions réelles et pratiques et ils doivent aujourd'hui reconnaître qu'il est impératif pour eux de tenir compte des trois pattes du tabouret, et vous verrez ce qui se passe en Alberta maintenant; certains qualifient la situation de sombre. C'est important, ce n'est plus la même chose.

Deuxièmement, le gouvernement fédéral; ceux qui en font partie sont nouveaux dans le domaine et n'ont pas encore été en mesure de remplir le mandat qui leur a été confié, mais ils tiennent le même discours et cela, en soi, revient à l'acceptabilité sociale dans cette perspective.

Troisièmement, nous sommes partout, nous misons sur certaines des démarches que nous entreprenons auprès de l'Office national de l'énergie et des parties prenantes, nous passons en revue le processus environnemental de la Colombie-Britannique, nous avons été en cause dans plusieurs affaires judiciaires et les tribunaux nous ont dit que nous sommes sur la bonne voie et que nous devons y rester. Nous en tenons compte, nous y prêtons attention et nous nous efforçons de le faire. Je pense que toutes ces choses peuvent se résumer par « réalité ».

On entend de plus en plus dire que les gens aiment notre projet, ce que nous faisons et les retombées et qu'il faut que cela se réalise; ils veulent y participer et se demandent comment, mais ils ne passent pas à l'étape suivante. Je pense que cela se déroule un peu de cette façon.

Le sénateur Tannas : Excellente réponse. Merci.

Le vice-président : Monsieur Forrester, j'ai quelques questions à vous poser. Votre présence est appréciée.

I know you've been at this stuff for a while and I'm sure you went through all of this with the National Energy Board. I'll get to the National Energy Board in a second, but I want to go back to the pricing.

I understand the pricing. I've been on the Energy Committee for five or six years and have a lot of friends who work in oil. I understand the dynamics regarding the West Texas and Western Canada Select and the Brent pricing. All the oil that comes into Eastern Canada, of course, is almost all Brent-priced oil. When I was asked earlier by the press, I said, "Look, I think there's an opportunity here for a made-in-Canada oil price, if we can get our oil to the east, not directed by the government but directed by the market."

It's fair to assume that if we're prepared to sell our oil to the U.S. at a discount of \$25 a barrel, or even more when there's a glut, and they're doing it to us all the time, I would assume that Canadians would be prepared to sell the oil at a discounted price to ourselves.

Mr. Forrester: So I understand that. We don't set the price; the market sets the price.

The Deputy Chair: The market sets the price.

Mr. Forrester: The thing about crude oil is, the economics used to be a simple supply/demand curve that we could calculate.

The issue you've got with oil is, there's a whole bunch of other things involved, including particularly the refined aspect of it and where those refineries are; including the geopolitical aspects of it; including producers doing certain things for certain political objectives.

The Deputy Chair: Yes.

Mr. Forrester: We will always be tied to the world price of oil. I do agree with you that, obviously, if we can sell more of our product closer to that, including to Canadians and Canadian refineries, and we can utilize that to the best strategies possible, and the refineries including the Canadian refineries and upgraders are no dummies, they know what they're doing, so we can get much better prices by doing that.

One of the things you hear is, Canadian crude oil and Canadian petroleum, we can be world leaders on this and we are bringing in products from other countries that may not have the same environmental concerns that we have, they may not have the same subtle concerns that we have, and we in Canada address those things.

Je sais que vous travaillez sur le dossier depuis quelque temps et je suis persuadée que vous en avez étudié tous les aspects avec l'Office national de l'énergie. Je reviendrai à l'office dans une minute, mais je veux d'abord parler de prix.

Je comprends la tarification. Je siége au comité de l'énergie depuis cinq ou six ans et beaucoup de mes amis travaillent dans le secteur pétrolier. Je comprends la dynamique qui sous-tend le prix du pétrole West Texas, Western Canada Select et Brent. Le pétrole qui se rend dans l'Est du Canada, bien entendu, est presque totalement du pétrole au prix du Brent. Les médias m'ont interrogé sur la question et j'ai indiqué que la possibilité nous est offerte d'établir le prix du pétrole fait au Canada si nous pouvons acheminer notre pétrole à l'Est du pays, un prix non pas dicté par le gouvernement, mais bien par le marché.

Si nous sommes prêts à vendre notre pétrole aux États-Unis au rabais à 25 \$ le baril, ou même moins en période de surabondance, et ils nous font le coup tout le temps, il est juste de présumer que les Canadiens seraient prêts à vendre le pétrole à un coût moindre à eux-mêmes.

M. Forrester : Je comprends cela. Nous ne fixons pas le prix, c'est le marché qui le fait.

Le vice-président : Le marché fixe le prix.

M. Forrester : Pour le pétrole brut, le principe économique appliqué était une simple courbe de l'offre et de la demande que nous calculions.

Le problème aujourd'hui, c'est que bien d'autres choses interviennent, notamment en particulier le raffinement et l'emplacement des raffineries, les aspects géopolitiques et les producteurs qui posent des gestes en fonction de certains objectifs politiques.

Le vice-président : Oui.

M. Forrester : Nous serons toujours liés au prix du pétrole sur les marchés mondiaux. Je suis d'accord avec vous que, de toute évidence, si nous pouvions vendre une plus grande quantité de notre produit plus près, notamment aux Canadiens et aux raffineries canadiennes, et nous pouvons le faire le plus stratégiquement possible, et les raffineries, y compris les raffineries et usines de traitement canadiennes ne sont pas idiotes, elles savent ce qu'elles font, nous pourrions obtenir de bien meilleurs prix.

On entend dire qu'au chapitre du pétrole brut et du pétrole, le Canada pourrait être un chef de file mondial et que nous importons des produits d'autres pays qui n'ont peut-être pas les mêmes préoccupations environnementales, les mêmes préoccupations subtiles, que nous, et que nous, au Canada, nous tenons compte de ces choses.

If we can sell and be world leaders on that, not only do we get world prices, but we also get the banner and the brand of being environmentally sustainable, socially sustainable, economically sustainable, and that's a great news story for Canada, and we can deliver that.

The Deputy Chair: Yes, I think it is as well.

My second question gets back to the National Energy Board. You've had to deal with the board during this process for the pipeline. I'd like your observations on the efficacy of the board in terms of their mandate — and not them individually, right? They have a mandate they have to fulfill and apply. Is there a way you think the board can be strengthened? Do you think it's strong enough? Do you think there's stuff in their mandate that should be taken out? Do you think there's stuff that should be in the mandate that's not there?

Mr. Forrester: The National Energy Board, rigorous, a few years of process, everything from A to Z, everything from design to operations to mitigation to emergency response, spill response scenarios; hearing all of the different issues, the National Energy Board did the absolute best they could do with the terms that they had, and to be frank, they were extremely thorough. They left no stone unturned. They heard all of the different aspects and the people who were willing to participate in that process.

They're faced with the same challenge that we as a pipeline are faced with. They can only address the issues under their mandate assigned to them, and whenever you get things like, "Okay, but how does that connect to energy development? Okay, how does that affect and connect to Crown consultation duties? Okay, how does that connect to the B.C. five conditions that are per se political? How does it connect to all of those things?" — the board cannot do that, and that's why I say, at the end of the day, that we have to have an energy strategy that we all agree on, at least on a consensus level, that moves us all forward.

When I'm out at the cottage talking about pipelines and the NEB, Canadians want to talk about carbon footprints, they want to talk about climate change, and they want to know why that isn't part and sole focus and determined by the NEB, and it cannot be.

What we have to do for Canadians, for consensus to build that collective mentality, is to have a place for that, and where it belongs is in an energy strategy that is led by the federal government, the provincial governments, and it gets participation by all sectors of the energy industry, Canadians, stakeholders and First Nations.

Si nous pouvons vendre et devenir chef de file mondial dans ce domaine, nous obtiendrons non seulement les prix en vigueur sur les marchés mondiaux, mais également la bannière et la marque de commerce d'être durables sur les plans environnemental, social et économique; c'est une bonne nouvelle pour le Canada et nous pouvons livrer la marchandise.

Le vice-président : Oui, je le pense aussi.

Ma deuxième question me ramène à l'Office national de l'énergie. Vous avez été appelé à négocier avec le conseil d'administration dans le cadre du processus relatif à l'oléoduc. J'aimerais que vous nous fassiez part de vos observations quant à l'efficacité du conseil en fonction de son mandat — et non de ses membres, d'accord? Les administrateurs ont un mandat dont ils doivent s'acquitter. Y a-t-il, à votre avis, une façon de renforcer le conseil? Estimez-vous que le conseil est suffisamment solide? Pensez-vous qu'il faudrait supprimer certains aspects du mandat? En ajouter?

M. Forrester : L'Office national de l'énergie a fait preuve de rigueur pendant les années qu'a duré le processus; il n'a rien négligé du début à la fin, de la conception aux opérations, des mesures d'atténuation à l'intervention en cas d'urgence, aux scénarios d'intervention en cas de déversement; il a entendu parler de tous les divers enjeux, l'office a absolument fait de son mieux avec les attributions qui lui étaient confiées et, franchement, il a fait preuve d'une rigueur extrême. Rien n'a été laissé au hasard. Ils ont entendu parler de tous les aspects et ont écouté les gens qui étaient disposés à participer au processus.

L'Office national de l'énergie fait face au même problème que l'industrie des pipelines. L'office ne peut aborder que les enjeux décrits dans son mandat et quand les gens lui demandent en quoi ses initiatives sont liées au développement énergétique, de quelle manière elles répondent aux obligations de la Couronne de mener des consultations, ou de quelle façon ces initiatives respectent les cinq conditions de la Colombie-Britannique — qui, en soi sont tout à fait politiques — ou de quelle manière ses initiatives sont liées à toutes ces questions, l'Office ne peut plus rien faire. C'est pourquoi à mon avis, en fin de compte, il sera crucial d'établir une stratégie énergétique sur laquelle nous nous entendrons tous, tout au moins en atteignant un consensus, afin de pouvoir aller de l'avant.

Quand je suis à mon chalet et que je parle de pipelines et de l'Office national de l'énergie, les Canadiens orientent la conversation vers les empreintes de carbone, vers les changements climatiques, et ils veulent savoir pourquoi l'Office national de l'énergie ne traite pas ces enjeux en priorité. Mais ce n'est pas possible.

Pour qu'une telle mentalité fasse consensus parmi les Canadiens, nous devons créer un espace pour ces enjeux. Nous devons le faire en créant une stratégie énergétique que dirigeront le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et à laquelle participeront tous les secteurs de l'industrie énergétique ainsi que les Canadiens, les intervenants et les Premières Nations.

The Deputy Chair: Your quote from Lincoln, “A universal feeling, whether well or ill-founded, cannot be safely disregarded,” has a lot of value, there’s a lot in it. All Canadians should think about that quote, and all governments, too.

Senator Mercer: I want to go back to the discussion about price. I understand it fluctuates. It has probably changed since we’ve had this discussion, and people will say, “Well, nobody cares.” I want to go back to being in the sales business. You’re in the sales business, we’re all in the sales business as we’re trying to promote this. I want to talk about hamburgers for a moment.

A big hamburger company in this country is spending tens of thousands, hundreds of thousands of dollars on advertisements to tell us that their hamburgers don’t have growth hormones or antibiotics in their meat. Well, you know what, the customers didn’t know there was that in meat products before they started this advertising, but they found something that they had that was different, and they said, “We’re different than the other guys and we’re going to tell the public about it and we’re going to make it sound like a big deal.” Whether it’s a big deal or not is a debatable point, and the source of the meat that they have is also another debatable point. However, what they’ve done is they’ve gone out and they’ve created an image: if we buy those burgers, we’re not going to eat this.

If the industry wants to get social licence from Canadians and wants Canadians to understand what this is all about from a practical point of view, we need to talk about how many jobs it’s going to create in the construction period, how many jobs it’s going to create at the end of the process, how many jobs it will create in the production centres such as Alberta and Saskatchewan. You need to tell Canadians that.

The politicians sitting in the House of Commons who are getting pressure from those small groups that you talked about need to start getting some pressure from some other groups saying, “Well, why aren’t we doing this? Why aren’t we getting world prices instead of discounted prices? Why aren’t we getting these jobs that you’re going to tell Canadians?” It seems to me that periodically going to the National Energy Board, making a very good presentation and making a very good case for it is one thing, but they’re not your only audience. There are 330-some-odd members of Parliament, they’re your audience, too, and they respond to 35 million Canadians, many of them who vote for them or don’t vote for them.

It’s time, ladies and gentlemen — I’m talking to you, Mr. Forrester, but I’m talking to the whole industry — to stop sitting back and feeling sorry for yourself that you’re not getting the support you want, because you didn’t ask for it. You didn’t build the case. The hamburger company that I mentioned built the case that our hamburgers are better than the other guys’ because we don’t have this stuff in it. I don’t know if that’s the case or not, but the Canadian people think that’s the case, and they’re out there buying their hamburgers.

Le vice-président : Votre citation du président Lincoln, qui soutenait que l’on ne peut se permettre d’ignorer un sentiment universel, qu’il soit bon ou mauvais, est très juste et très profonde. Tous les Canadiens devraient y réfléchir, et les gouvernements aussi.

Le sénateur Mercer : Je voudrais revenir à notre discussion sur le prix. Évidemment qu’il fluctue, et il a probablement déjà changé depuis que notre discussion de tout à l’heure, et les gens diront que tout le monde s’en fiche. Je voudrais reparler de vente. Nous sommes tous des vendeurs dans cette démarche de promotion. Je voudrais parler de hambourgeois pendant quelques instants.

Un grand fabricant de hambourgeois dépense au Canada des dizaines, des centaines de milliers de dollars en publicité pour nous annoncer que ses hambourgeois ne contiennent ni hormones ni antibiotiques. Eh bien, vous savez quoi? Leurs clients ne savaient même pas que les produits de la viande contenaient ces ingrédients avant d’avoir vu cette publicité. Mais le fabricant a trouvé moyen de paraître différent de ses concurrents et d’annoncer cela à sa clientèle en lui donnant l’impression que cette différence à une importance énorme. Personne ne sait vraiment si cette différence est importante ou pas, et personne ne sait d’où vient cette viande. Mais ce fabricant s’est créé une image en nous faisant croire que, si nous achetons ses hambourgeois, nous n’avalerons pas ces ingrédients.

Si l’industrie veut obtenir l’approbation sociale des Canadiens et si elle veut que les Canadiens comprennent les avantages pratiques de tout cela, il faut que nous leur parlions des nombreux emplois que la construction du pipeline créera, des nombreux emplois que ce projet créera à la fin du processus, des nombreux emplois qu’il créera dans les centres de production en Alberta et en Saskatchewan, par exemple. Il faut dire tout cela aux Canadiens.

Les politiciens de la Chambre des communes qui subissent les pressions des petits groupes dont vous parliez devraient commencer à subir les pressions d’autres groupes qui leur disent : « Pourquoi ne lançons-nous pas ce projet? Pourquoi devons-nous vendre à bas prix au lieu de vendre à un prix mondial? Pourquoi ne créons-nous pas ces emplois dont vous allez parler aux Canadiens? » À mon avis, il est bien de faire périodiquement d’excellentes présentations à l’Office national de l’énergie, mais l’office n’est pas votre seul auditoire. Vous devriez aussi parler aux quelque 330 députés qui siègent au Parlement et qui représentent 35 millions de Canadiens que ceux-ci aient ou non voté pour eux.

Il est grand temps, mesdames et messieurs — et je vous parle à vous, monsieur Forrester ainsi qu’à tout le reste de l’industrie — de cesser de vous plaindre que vous ne recevez pas le soutien nécessaire, alors que vous ne faites rien pour l’obtenir! Vous n’avez pas préparé votre exposé. Le fabricant de hambourgeois dont je vous parlais, lui, avait peaufiné sa présentation en affirmant que sa viande est meilleure que celle de ses concurrents parce qu’il n’y ajoute pas certains ingrédients. Que cela soit vrai ou non, les Canadiens y croient et achètent ses hambourgeois.

Let's start telling Canadians, yes, the price is going to change, but there are ranges that you can discuss. Canadians want to know numbers. They want to say, this is going to mean jobs, and it's not just going to mean jobs here in Alberta or in Saskatchewan, it's going to mean jobs in Nova Scotia, it's going to mean jobs in New Brunswick and Newfoundland and Prince Edward Island, all across this country, because if this industry is booming, the country is booming.

Mr. Forrester: I take your words to heart. We've tried to do some of that. We obviously haven't done the job that we should be doing in that, and part of that is that there are many different actors in the industry. We need to do that.

Second, part of it is that there are so many elements back to the energy strategy that we're not in control of as the transporter of the pipe. But I take your point, and the message that we always work with is, we'll compete with anybody, and we mean "we," the pipelines and, frankly, Canadian resources, on environment, on social issues and on the economy. We can and will compete on that, and people are not thinking about that. I take your point that we need to do a better job.

Senator Mercer: I know you compete on that and I know you're good at it, but I'm a lucky guy because I get to talk to you and I get to work at a different level than most Canadians, but if you want social licence, social licence is granted by the people of Canada, so you've got to talk to the people of Canada.

Mr. Forrester: I take your point.

Senator Mercer: That's all I have, Mr. Chair.

The Deputy Chair: Mr. Forrester, I want to thank you for being here today. I think you're doing a pretty good job. In the end, the responsibility to make these decisions lies with the federal government. The federal government has the authority under the Constitution, and they have to take their responsibilities and apply this authority. Thank you for being here.

Mr. Forrester: Thank you very much. I do appreciate it.

The Deputy Chair: Honourable senators, our final witnesses for this morning are, from the Alberta Chambers of Commerce, Ken Kobly, President and Chief Executive Officer; and from the Calgary Chamber of Commerce, Justin Smith, Director of Policy, Research and Government Relations.

Please begin your presentations and then the senators will have questions.

Ken Kobly, President and Chief Executive Officer, Alberta Chambers of Commerce: Thank you, Mr. Chair and senators, for this opportunity to present in front of you. Thank you to Daniel for accommodating my travel schedule. I just came back from five

Commençons à dire aux Canadiens que les prix changeront, mais qu'on pourra en limiter les fluctuations. Les Canadiens veulent qu'on leur présente des chiffres. Ils veulent savoir que le projet créera des emplois, non seulement en Alberta et en Saskatchewan, mais aussi en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve, à l'Île-du-Prince-Édouard, partout au pays. Ils savent bien que, si cette industrie prospère, tout le pays prospérera.

M. Forrester : Je comprends tout à fait ce que vous dites. Nous avons essayé de faire cette promotion. Il est évident que nous ne l'avons pas faite aussi parfaitement que nous l'aurions dû, en partie parce que l'industrie réunit de nombreux acteurs très différents. Il faut que nous le fassions mieux.

L'autre explication est le fait que la stratégie énergétique comporte tant d'éléments que nous n'avons aucun contrôle sur ce que transporte le pipeline. Mais je suis d'accord avec vous. Nous travaillons toujours en concurrence contre d'autres, et quand je dis « nous », je désigne l'industrie des pipelines ainsi que, très franchement, les ressources canadiennes. Cette concurrence joue sur des questions d'environnement, sur des enjeux sociaux et sur l'économie. Nous sommes en mesure de soutenir la concurrence sur ces enjeux, et les gens n'y pensent pas. Je suis d'accord avec vous, nous devons faire les choses plus efficacement.

Le sénateur Mercer : Je sais que vous soutenez très bien cette concurrence, mais j'ai le privilège de vous parler directement et de travailler à d'autres échelons de la hiérarchie que la plupart des Canadiens. Toutefois, si vous voulez l'approbation sociale, c'est à eux que vous devrez vous adresser.

M. Forrester : Vous avez tout à fait raison.

Le sénateur Mercer : C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Le vice-président : Monsieur Forrester, je vous remercie de vous être déplacé. Je trouve que vous faites du très bon travail. La prise des décisions définitives revient au gouvernement fédéral. La Constitution lui a conféré ce pouvoir, il doit en assumer la responsabilité et l'exercer. Merci d'être venu.

M. Forrester : Je vous remercie de voir les choses ainsi.

Le vice-président : Mesdames et messieurs, nos derniers témoins ce matin sont Ken Kobly, président-directeur général de la Chambre de commerce d'Alberta, et Justin Smith, directeur des politiques, de la recherche et des relations gouvernementales de la Chambre de commerce de Calgary.

Veillez nous présenter vos allocutions, puis les sénateurs vous poseront des questions.

Ken Kobly, président-directeur général, Chambre de commerce d'Alberta : Je vous remercie, monsieur le président et mesdames et messieurs les sénateurs, de m'avoir offert cette occasion de comparaître devant vous. Je remercie Daniel d'avoir tenu compte

days at the Canadian Chamber AGM. Certainly, what we're about to talk about today was very much the source of conversation at that meeting from chambers across Canada.

By way of introduction, the Alberta Chambers of Commerce represents 126 community chambers in the Province of Alberta. We are the only province that has 100 per cent of community chambers operating in the province that are our members and members of the Canadian Chamber. They in turn represent about 25,000 businesses across Alberta. Our representation is not just from large companies, but primarily from small- and medium-sized enterprises that make up 95 per cent of the business community in the Province of Alberta and, therefore, are also our members.

Certainly, Calgary and Edmonton and the rest of Alberta are not happy places, as you can imagine, based on the economic downturn. As a side note, coming in this morning from the airport, my cab driver was a chemical engineer. That tells you the state of our economy and the state of unemployment.

I understand that our submission has already been reviewed by the committee, by the senators, so I won't bore you with those details. I'll be prepared to answer any questions on those, but there are a couple of comments I'd like to make.

Primarily, I have one point on social licence. It's an undefined term; it's overused, and in some cases it's abused.

We would have to look at it if we're looking at any major infrastructure project to be constructed in this country, whether it's an oil transmission line or a nuclear power plant. Because it is an undefined term, at what point in time do you consider that you have a critical mass in order to actually approve this? I will tell you that you will never get 100 per cent approval or buy-in from organizations and individuals in Canada. That's simply a fact of life. I'll tell you a different story a little bit later.

If we look at the recent disruption of the NEB hearings in Montreal, that is indicative of where and what the Government of Canada will be facing when they finally make a decision on any infrastructure. You will simply not get the buy-in from the most vocal opponents. It is definitely necessary to have a full, robust consultation on these major issues that are going to affect Canadians now and going well into the future, and we have no issue with that. We fully support that.

However, once the consultations are done, once the regulators have made their decision or recommendation to government, it's up to the Government of Canada to act. We've seen what's

de mon calendrier de déplacements. Je reviens de l'AGA de cinq jours de la Chambre de commerce du Canada. Ce dont nous parlons aujourd'hui a fait l'objet de nombreuses conversations pendant cette assemblée générale de toutes les chambres de commerce du Canada.

La Chambre de commerce de l'Alberta représente 126 chambres communautaires de la province de l'Alberta. Nous sommes la seule province dont toutes les chambres de commerce communautaires sont membres de la Chambre de commerce de l'Alberta et de la Chambre de commerce du Canada. Elles représentent environ 25 000 entreprises situées partout en Alberta. Nous ne représentons pas que les grandes sociétés, mais surtout les petites et moyennes entreprises, qui composent 95 p. 100 de la communauté des affaires de la province de l'Alberta et que, par conséquent, nous considérons aussi comme nos membres.

Vous imaginez bien que Calgary et Edmonton et le reste de l'Alberta ne sont pas des régions très heureuses à cause de la récession économique. Permettez-moi d'ajouter une petite parenthèse : le chauffeur de taxi qui m'a amené ici ce matin est ingénieur chimiste. Cela vous donne une idée de la gravité de l'état de notre économie et de notre taux de chômage.

Comme les membres du comité ont déjà examiné notre présentation, je ne vous ennuierai pas avec les détails. Je serai prêt à répondre à vos questions à leur sujet, mais je vais d'abord faire quelques observations.

La première a trait à l'approbation sociale. C'est un terme qui n'a jamais vraiment été défini et que l'on utilise à l'excès. Je dirais même que, dans bien des cas, on en abuse.

Nous devrions préciser cette définition avant de lancer de grands projets d'infrastructure dans notre pays, qu'il s'agisse de canalisations du transport de pétrole ou d'une centrale nucléaire. Comme cette expression n'est pas définie avec exactitude, à quel point pouvons-nous considérer qu'une masse critique de personnes approuve réellement le projet? Je vous dirai que l'on n'obtiendra jamais l'approbation de 100 p. 100 des organismes et des particuliers du Canada. C'est la vie. Je vous parlerai d'une situation différente tout à l'heure.

Regardez la turbulence qui a perturbé les audiences de l'Office national de l'énergie à Montréal, et vous pourrez prévoir la réaction à laquelle le gouvernement du Canada fera face lorsqu'il annoncera enfin l'infrastructure qu'il aura sélectionnée. Les intervenants qui s'y opposent le plus bruyamment ne l'accepteront pas, c'est aussi simple que cela. Il est certainement crucial de mener des consultations approfondies sur ces enjeux importants qui influenceront sur la vie des Canadiens pendant longtemps. Nous comprenons tout à fait et nous appuyons entièrement cela.

Cependant, une fois ces consultations terminées, une fois que les organismes de réglementation auront pris leur décision, le gouvernement du Canada va devoir agir. Nous avons vu ce qui

happened in the past, particularly in the United States, with the constant deferral and deferral and deferral and deferral of the decision over Keystone.

My main advice to government is, trust your regulators. There are safeguards in place to ensure that they follow the process. There will always be hiccups. However, trust in the people that you hire in order to hear the input and in order to make sure that there is compliance, and also make a recommendation to government.

I'll give you an example. In a previous life, I served 20 years on a municipal council in a small community in Alberta, 12 years as mayor. Constantly, council gets criticized because we don't listen. The reality is, we have a statutory public hearing; everybody comes in and they have their opportunity to present, but at the end of the day it's up to the politicians — in my case, our council — to make a decision. However, we were constantly criticized that we didn't listen to the people who were opposed to the decision that we eventually took.

Alberta is in the forefront of environmental responsibility, yet gets little credit. Certainly, even prior to the existing government that we have, the previous government did take steps in order to show that we were responsible in the development of our natural resources. Alberta has one of the toughest regulatory regimes and environmental regimes in developing our natural resources.

It also gets into the point about how long is a consultation; when is it over? A good example of a consultation currently that is going on that is way too short is the current tanker moratorium off the West Coast of Canada. That consultation, which was announced, I believe, last Friday or the Friday before, is now going to end on September 30. It will only have been open for six weeks in consultation, two weeks of that time period during the summer months. That is simply not enough time for Canadians either for or opposed to that tanker moratorium to provide any reasonable comments to the Government of Canada.

As a matter of fact, one of the motions that passed the Canadian Chamber AGM was to encourage the Government of Canada to extend the deadline on the public input.

I was here for the testimony of a previous witness, and there was some talk about what the differential was between what we sell oil for in Alberta and what the world price is. Certainly, one important issue that a lot of people are missing, particularly in Eastern Canada, is that about 67 per cent of oil and 67 per cent of natural gas that is consumed in Ontario and Quebec come from a foreign country —

The Deputy Chair: Yes.

Mr. Kobly: — whether it's the United States, whether it's Saudi Arabia. But I'll tell the folks in Eastern Canada, because they're buying on the world market, they are buying it at a premium. That's an economic issue that they should look at.

s'est passé, surtout aux États-Unis, où l'on remettait la prise de décision sur Keystone à plus tard, à plus tard, à plus tard et encore à plus tard.

Je conseille au gouvernement de faire confiance à ses organismes de réglementation. Ils ont des règles à suivre et doivent respecter le processus. Il y aura toujours de petits accroc, mais il faut faire confiance aux gens que l'on a recrutés et écouter leur avis, pour veiller à la conformité et pour présenter des recommandations au gouvernement.

Je vais vous donner un exemple. Il y a très longtemps, j'ai siégé pendant 20 ans au conseil municipal d'une petite ville de l'Alberta dont j'ai été maire pendant 12 ans. Les gens critiquent toujours le conseil municipal en disant qu'il ne les écoute pas. En réalité, nous tenons une audience publique réglementaire; les gens y participent pour présenter leurs doléances, mais en fin de compte, c'est aux politiciens — dans ce cas-ci, au conseil municipal —, de prendre la décision définitive. Malgré cela, les gens nous critiquaient constamment en affirmant que nous n'avions pas écouté les personnes qui s'opposaient à la décision que nous prenions.

L'Alberta est l'une des régions les plus écologiquement responsables et pourtant, peu de gens le reconnaissent. Avant le gouvernement actuel, le gouvernement qui était au pouvoir a pris des mesures pour démontrer que nous développons nos ressources naturelles en respectant l'environnement. L'Alberta a l'un des régimes réglementaires et environnementaux des plus stricts en matière de mise en valeur des ressources naturelles.

Il faut aussi considérer la durée des consultations; quand doivent-elles se terminer? À l'heure actuelle, nous assistons à une consultation qui est bien trop brève, celle qui a lieu sur l'interdiction des pétroliers au large de la côte Ouest du Canada. Cette consultation, annoncée je crois vendredi dernier ou le vendredi d'avant, doit se clore le 30 septembre. Elle n'aura duré que six semaines, dont deux pendant les vacances d'été. Cela ne donne tout simplement pas assez de temps aux Canadiens qui appuient cette interdiction ou qui s'y opposent de présenter des commentaires raisonnables au gouvernement du Canada.

En fait, à l'AGA de la Chambre de commerce du Canada, nous avons adopté une motion pour encourager le gouvernement du Canada à prolonger cette période de consultation publique.

J'ai entendu le témoin précédent. Il a parlé de la différence entre le prix que nous obtenons pour le pétrole de l'Alberta et le prix mondial. Voici un fait important auquel les gens, surtout dans l'Est du Canada, ne font pas attention : près de 67 p. 100 du pétrole et près de 67 p. 100 du gaz naturel que l'Ontario et le Québec consomment leur viennent de l'étranger...

Le vice-président : Oui.

M. Kobly : ... soit des États-Unis, soit de l'Arabie saoudite. Mais j'avertis les gens de l'Est du Canada : comme ils achètent leur pétrole dans les marchés mondiaux, ils le paient très cher. Voilà un problème économique qu'ils devraient examiner.

How do you improve confidence in your regulators? It's a difficult process because the folks who do not get a favourable ruling at a regulator are always going to sow seeds of mistrust. I think that's perhaps what you're seeing with the National Energy Board right now. You've got individuals who are calling into concern how the NEB operates. What I again would suggest is support your regulatory bodies such as the NEB and trust that the process works.

If there are issues that come up, deal with those issues at this point in time. However, having politicians, with all due respect, criticizing the regulator, who is supposed to be independent, doing a job for the Government of Canada, serves no one well.

Regarding engagement of indigenous people, in our submission there is a link to a paper that was produced by the Government of Alberta on engagement of indigenous people. At the Alberta Chambers of Commerce, we fully support a full and robust consultation with indigenous people.

There is also some comment about where we see the national benefit on this. How do we share the benefits and how do we share the risks? I think Canadians right now are recognizing just how much they do depend and how much they have shared in the past in the benefit from the oil and gas sector. We're seeing huge increases in unemployment right across the country. On the positive side, when there's oil and gas development in Alberta, goods and services and labour — a substantial amount of labour — are sourced from other parts of the country.

People don't know that the buses that are used in Fort McMurray are sourced out of Quebec. They're sourced from a company called Prevost. We do not manufacture all the stuff that we need. Tires for those big trucks up in Fort McMurray are not manufactured in Alberta; they're manufactured in Ontario. The benefit from oil and gas, from a strong, stable oil and gas industry is felt right across the country.

As far as labour goes, it's often joked, but it's no joke, Fort McMurray has the second largest population of Newfies in Canada —

The Deputy Chair: In the world.

Mr. Kobly: That just tells you. When those folks go back home on December 31, they don't file their income tax returns in Alberta. They file their income tax returns as being residents of the province that they live in.

The Deputy Chair: They'd like "country."

Mr. Kobly: Again, these are a number of issues that aren't out there in the public domain. As the Alberta Chambers of Commerce, we are trying through our network of community chambers around the province and through our affiliation with the Canadian Chamber to get this messaging out. It's very, very difficult. It is very, very difficult from a number of reasons and a number of perspectives to get that messaging out as to the positive impacts of a strong oil and natural gas sector in Alberta.

Comment renforcer la confiance envers les organismes de réglementation? C'est très difficile, parce que les intervenants qui ne reçoivent pas une décision favorable d'un organisme de réglementation sèmeront toujours la méfiance. Je crois que c'est ce qui se passe à l'heure actuelle dans le cas de l'Office national de l'énergie. Certains individus sèment le doute sur ce que fait l'Office. Je le répète, je vous conseille de soutenir les organismes de réglementation et de croire en l'efficacité du processus.

Quand vous faites face à des problèmes, abordez-les à mesure qu'ils se manifestent. Mais on ne gagne jamais à laisser les politiciens — avec tout le respect que je vous dois — critiquer un organisme de réglementation qui a été engagé pour mener des évaluations indépendantes pour le gouvernement du Canada.

Parlons maintenant de l'engagement des peuples autochtones; vous trouverez, dans les documents que nous vous avons remis, un article produit par le gouvernement de l'Alberta sur l'engagement des peuples autochtones. La Chambre de commerce de l'Alberta appuie sans réserve la consultation complète et approfondie des peuples autochtones.

Nous indiquons aussi l'avantage que, selon nous, le pays entier retire de cela. Comment partager les avantages et les risques? Je crois que les Canadiens reconnaissent à quel point ils dépendent du secteur pétrolier et gazier et tous les avantages qu'ils en ont retiré dans le passé. Les taux de chômage grimpent dans tout le pays. L'aspect positif de tout cela est le fait que quand l'Alberta développe son secteur pétrolier et gazier, tout le reste du pays profite des biens, des services, et surtout des emplois — un grand nombre d'emplois — que cela crée.

Les gens ne savent pas que les autobus de Fort McMurray viennent de Québec, d'une entreprise qui s'appelle Prévost. Nous ne fabriquons pas tous les trucs dont nous avons besoin. Les pneus des énormes camions utilisés à Fort McMurray ne viennent pas de l'Alberta, mais de l'Ontario. Tout le pays profite de la prospérité et de la stabilité du secteur pétrolier et gazier.

Parlant de ressources humaines, on en fait souvent une blague, mais c'est vrai, Fort McMurray est le deuxième endroit où l'on trouve le plus de « Newfies » au Canada...

Le vice-président : Au monde.

M. Kobly : Cela vous donne une idée de la situation. Quand ces travailleurs retournent chez eux le 31 décembre, ils ne produisent pas leurs déclarations d'impôt en Alberta. Ils les envoient dans leur province de résidence.

Le vice-président : Ils aiment leur pays.

M. Kobly : Ce sont d'autres problèmes dont le public n'a pas connaissance. À la Chambre de commerce de l'Alberta, nous nous efforçons de divulguer ces faits par l'intermédiaire de notre réseau de chambres de commerce et de nos liens avec la Chambre de commerce du Canada. C'est très, très difficile. Pour bien des raisons et de plusieurs points de vue, il est très difficile de faire connaître les effets positifs de la prospérité du secteur pétrolier et gazier de l'Alberta.

I'm prepared to answer any questions after my friend from the Calgary Chamber of Commerce makes his presentation. Again, thank you for the invitation to be here.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Kobly.

Mr. Smith.

Justin Smith, Director of Policy, Research and Government Relations, Calgary Chamber of Commerce: Good afternoon, Mr. Chair, senators. Thank you for inviting the Calgary Chamber of Commerce to present before you today on a critically important topic, not only for Calgary's economy, but as Ken mentioned, for the economy of the country overall.

It's my hope that our thoughts and perspectives on this issue, informed by the rich diversity of our over 1700-member businesses located here in the City of Calgary, will support your efforts in charting a more dependable policy framework moving forward that will allow Canada's energy resources to reach external markets and thereby maximize the value of our production for businesses, taxpayers, resource owners and the nation as a whole.

I'd like to begin today's session by reflecting on some of the profound structural changes that we've witnessed in the global oil and gas industry over the last few years. In fact, I'd argue that the 21st century has brought with it the greatest upheaval in the global energy system the world has seen in generations, creating turmoil and far-reaching challenges for geopolitics, the global economy and, of course, the environment.

Scientific discoveries and technological advancements are unlocking new energy sources, from renewable and other clean energy technologies to advanced extraction methods for shale oil and gas resources. The international community has reaffirmed its commitment to addressing climate change in a meaningful way by curbing greenhouse gas emissions, even as energy use surges in emerging markets and 1.3 billion people still need access to modern energy services.

The changing dynamic between energy producers and consumers, including OPEC's role in oil markets and the transformative role of U.S. unconventional oil and gas production, is creating new trade opportunities, but at the same time inducing sometimes unpredictable effects on supply and demand dynamics, leading to price instability.

All of this, of course, is happening at a time when our energy industry is facing unprecedented levels of public scrutiny, and we are grappling with a prolonged price trough. Needless to say, top of mind for many businesses and other stakeholders in Western Canada is the global competitiveness, as well as the future relevance of our oil and gas industry.

Je serai prêt à répondre à vos questions quand mon collègue de Calgary aura présenté son allocution. Je vous remercie encore de m'avoir invité à venir témoigner.

Le vice-président : Merci, monsieur Kobly.

Monsieur Smith.

Justin Smith, directeur des politiques, de la recherche et des relations gouvernementales, Chambre de commerce de Calgary : Bonjour monsieur le président et honorables sénateurs. Merci d'avoir invité la Chambre de commerce de Calgary à témoigner devant vous aujourd'hui sur ce thème qui est d'une importance capitale non seulement pour l'économie de Calgary, mais comme l'a dit Ken, pour celle de tout le pays.

J'espère que les réflexions et les points de vue sur cette question que je vais vous présenter au nom de la riche diversité des 1 700 entreprises membres de Calgary vous aideront à élaborer un cadre politique plus fiable. Il est urgent que les ressources énergétiques du Canada se rendent jusqu'aux marchés afin de maximiser la valeur de notre production pour les entreprises, pour les contribuables, pour les propriétaires de ressources et pour toute notre nation.

Je vais d'abord examiner quelques changements structuraux profonds que nous avons observés dans le secteur pétrolier et gazier au cours de ces dernières années. En fait, je n'hésiterai pas à affirmer que le XXI^e siècle a été témoin du plus grand retournement du système énergétique mondial auquel le monde ait assisté depuis des générations. Ce retournement a perturbé les domaines de la géopolitique, de l'économie mondiale et, bien sûr, de l'environnement.

Les progrès scientifiques et technologiques ont libéré de nouvelles sources énergétiques : des sources d'énergie renouvelable et propre ainsi que des méthodes avancées d'extraction de l'huile de schiste et des ressources gazières. La communauté internationale a réaffirmé son engagement de s'attaquer efficacement aux changements climatiques en réduisant les émissions de gaz à effet de serre même si les marchés émergents utilisent plus d'énergie que jamais et si 1,3 milliard de personnes ne reçoivent toujours pas de services énergétiques modernes.

La nouvelle dynamique entre les producteurs énergétiques et les consommateurs ainsi que le rôle de l'OPEC dans les marchés du pétrole et les transformations que suscitent les États-Unis en produisant leur pétrole et leur gaz de manières non conventionnelles créent des débouchés commerciaux. Toutefois, ils causent aussi des effets imprévus sur la dynamique de l'offre et de la demande, ce qui fait fluctuer les prix.

Tout cela survient pendant que le public passe notre industrie à la loupe et que les prix demeurent à leur plus bas point. Il est bien évident que de nombreuses sociétés et autres intervenants de l'Ouest du Canada gardent les yeux fixés sur la concurrence mondiale et sur la pertinence future de notre industrie pétrolière et gazière.

This is our convening question: How do we get Canadian energy to world markets in an era of profound upheaval and change? How do we ensure that we have a robust regulatory framework in place that allows us to market our products internationally, but be viewed simultaneously as an environmentally friendly and socially conscious producer?

The troubling evolution in the answer to that question is that existing federal review processes are no longer being viewed as sufficient or legitimate, and social acceptance today seems to entail more than the regulatory process. It is requiring governments to take the lead in areas outside the remit of regulators.

The most prominent example of this expanded scope is the issue of climate change and the effects that increased energy production will have on Canada's greenhouse gas emissions. At the Calgary Chamber of Commerce, we fully understand the imperative that the issue of climate change places on how our energy industry operates and evolves. In fact, we were one of the first business organizations in the country to recognize the importance of an expanded and more stringent carbon pricing scheme that would put in place meaningful incentives for industry and citizens alike to reduce our overall carbon footprint.

In that vein, we were pleased to see the Government of Alberta move forward with its Climate Leadership Plan in November of 2015, a plan, it should not be misunderstood, that puts Alberta on a path to being the most progressive carbon-pricing jurisdiction in the world. This will help incentivize industry to be more efficient, while at the same time encouraging competitiveness and allowing a burgeoning low-emissions technology industry to take flight right here in our province.

From the perspective of federal policy and access to international markets, we need to respect the efficacy of this policy construct, one that is taking hold in more provinces and of course now being explored at the federal level, and bifurcate our discussions about reasonable climate change policy from the regulatory approval process for energy infrastructure.

My point is, once we have reasonably stringent carbon pricing policies in place, there is no need to re-adjudicate the social acceptability of our greenhouse gas emissions abatement efforts within the context of a regulatory approval for an infrastructure asset. By design, a carbon-pricing scheme has already implanted the efficiency incentive at every stage of the project, from design to assessment, construction and operation of the asset.

As we move forward in haste to develop a national harmonized price on carbon, a policy construct that we at the Calgary Chamber of Commerce hope will operate in tandem with

Nous sommes donc ici pour tenter de répondre à la question suivante : comment amener les produits énergétiques canadiens aux marchés mondiaux en cette ère de transformation profonde? Comment instaurer un cadre réglementaire robuste qui nous permette de vendre nos produits au reste du monde tout en maintenant l'image d'une industrie respectueuse de l'environnement et socialement responsable?

La réponse à cette question est entravée par le fait que les processus d'examen du gouvernement fédéral ne sont plus considérés comme étant suffisants et légitimes. La société actuelle ne s'attaque plus uniquement au processus réglementaire; elle exige que les gouvernements prennent en main des domaines qui ne relèvent pas des organismes de réglementation.

La société exige maintenant que les gouvernements s'attaquent aux changements climatiques et aux effets d'un accroissement de la production énergétique sur les émissions de gaz à effet de serre au Canada. À la Chambre de commerce de Calgary, nous comprenons parfaitement les pressions que les changements climatiques exercent sur l'exploitation et sur l'évolution de notre industrie énergétique. En fait, nous avons reconnu avant la plupart des autres organismes commerciaux du pays l'importance d'accroître et de raffermir notre régime de tarification du carbone pour que les industries et les citoyens s'efforcent de réduire l'empreinte de carbone du Canada.

Nous sommes d'ailleurs heureux de constater que le gouvernement de l'Alberta a lancé, en novembre 2015, la mise en œuvre de son plan de leadership sur la lutte contre les changements climatiques. Grâce à ce plan, l'Alberta se place en tête de file des gouvernements qui appliquent une tarification du carbone. Il incitera les industries à fonctionner de manière plus efficiente tout en encourageant la concurrence afin d'aider les industries technologiques peu polluantes à prospérer dans notre province.

Du point de vue de la politique fédérale et de l'accès aux marchés internationaux, il faut que nous reconnaissons l'efficacité de cette notion, que d'autres provinces l'adoptent et que le gouvernement fédéral envisage de l'adopter lui aussi. Il faut que nous cessions de concentrer cette discussion sur le processus d'approbation réglementaire de nos infrastructures énergétiques pour l'orienter vers une politique raisonnable de lutte contre les changements climatiques.

Je suggère donc ceci : une fois que nous aurons établi des politiques raisonnablement strictes sur la tarification du carbone, nous n'aurons plus à nous préoccuper de l'acceptabilité sociale de nos initiatives de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le contexte de l'approbation réglementaire d'une installation. Le régime de tarification du carbone encourage déjà en soi la recherche de l'efficacité à toutes les étapes du projet, de sa conception à son évaluation, puis de sa construction à l'exploitation de l'infrastructure.

En nous hâtant de fixer un prix national harmonisé pour le carbone — et la chambre de commerce espère qu'il correspondra à l'initiative de notre province —, n'oublions pas de nous pencher

provincial efforts, we need to remind ourselves of the fact that this should trigger an unwinding effort when it comes to the aspects of climate policy that have taken root in our regulatory review process.

Another exceedingly complicated issue that Ken also mentioned, when it comes to accessing international markets for Canada's energy production is how to address the concerns of Canada's indigenous communities. These communities have suffered injustice and have endured the tragic disappointment of repeated broken promises. Those in industry want to move forward in a spirit of meaningful collaboration and engagement on resource development projects, but they also need more clarity regarding their role in reconciliation and consultation with indigenous people.

Canadian governments have a constitutional duty to consult and accommodate indigenous people when proposed developments have the potential to impact their constitutionally protected rights. However, there is confusion in the business community regarding its role in the duty to consult process, and lack of clarity regarding businesses' responsibilities to indigenous peoples. This lack of clarity can lead to failure to pursue private sector projects that have the potential to provide long-term economic and social benefits to indigenous communities and all Canadians alike.

Any strategy to facilitate the transport of crude to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada must include a detailed framework for reconciliation with indigenous peoples, a framework that provides clarity to industry on the meaning and potential implications of free, prior and informed consent. We would also suggest that such a strategy make available tools for both businesses and indigenous communities to help both fulfill the obligations required of them, including guidelines for engagement to seek the level of cooperation and trust required as a foundation for reconciliation.

Finally, we need to respect and adhere to the policy frameworks we ultimately put in place. Regulatory uncertainty is one of the biggest barriers to competitiveness in Alberta today. It is exceedingly difficult to make investment decisions or other commercial commitments when the rules of the game can be reinterpreted at any step along the way. Our policies and systems will always be subject to political pressures, some reasonable, others not, and in the cases of the latter, we need to have the fortitude to commit to our established policies. In this way, all actors are treated fairly, and we can truly move forward in a spirit of partnership and collaboration.

I want to thank the committee for its time and consideration. I'm happy to reserve the balance of my time for questions.

sans relâche sur les aspects de la politique sur les changements climatiques qui sont déjà enracinés dans notre processus de réglementation.

Je reviens à un problème extrêmement complexe que Ken a mentionné, celui des préoccupations des communautés autochtones canadiennes au sujet du transport de nos produits énergétiques vers les marchés internationaux. Ces communautés ont souffert de l'injustice et de la déception continuelle causée par des promesses non tenues. L'industrie désire lancer ses projets de développement des ressources dans un esprit de collaboration sincère et d'engagement. Nos entreprises ont cependant besoin d'une définition plus claire du rôle qu'elles peuvent jouer dans le processus de réconciliation et de consultation des communautés autochtones.

La Constitution canadienne exige que les gouvernements consultent les Autochtones et tiennent compte de leurs préoccupations avant d'entamer des développements qui menacent les droits que la Constitution leur a conférés. Le milieu des affaires a cependant de la difficulté à comprendre le rôle qu'il devrait assumer dans le cadre des consultations ainsi que sa responsabilité envers les peuples autochtones. Ce manque de clarté risque d'annuler la mise en œuvre de projets du secteur privé qui pourraient avantager la vie économique et sociale des communautés autochtones et de tous les Canadiens.

En établissant une stratégie visant à faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports des côtes Est et Ouest de notre pays, il sera crucial d'y inclure un cadre détaillé sur la réconciliation avec les peuples autochtones. Ce cadre devra expliquer clairement à l'industrie la signification et les répercussions du consentement libre, préalable et éclairé. Nous suggérons en outre que cette stratégie offre aux entreprises et aux communautés autochtones les outils qu'il leur faudra pour remplir leurs obligations. Elle devra présenter des lignes directrices exigeant que les deux parties s'engagent à faire preuve du niveau de coopération et de confiance nécessaire pour établir un esprit de réconciliation.

Enfin, nous nous devons de respecter les cadres politiques que nous aurons instaurés. L'incertitude réglementaire constitue aujourd'hui en Alberta l'un des principaux obstacles à la concurrence. Il est extrêmement difficile de prendre des décisions en matière d'investissement et d'autres transactions commerciales tant qu'il est possible de réinterpréter les règlements à chaque étape de la transaction. Nos politiques et nos systèmes seront toujours la proie des pressions politiques. Certaines seront raisonnables, d'autres non, mais si elles ne le sont pas, il nous faut l'assurance de pouvoir nous fier aux politiques établies. De cette façon, tous les acteurs seront traités équitablement et nous pourrions vraiment évoluer dans un esprit de partenariat et de collaboration.

Je remercie le comité de nous consacrer son temps et sa réflexion. Je me ferai un plaisir de répondre aux questions pendant le reste du temps qui m'est accordé.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Smith.

Senator Black: Gentlemen, thank you very much for those very informed presentations. Because you both have the privilege of working with Alberta business hours of every day, you're not guessing at this.

Mr. Kobly: No.

Senator Black: You're hearing what your members tell you. My first question to you both is this: What are you hearing? What do you believe the consequences are for Alberta and Canada if we do not approve the pipelines? If we can't settle on a strategy to get this done, what do you believe are the consequences?

Mr. Smith: I think the consequences are the valuable but stranded assets that will unfortunately not be able to get to market. We won't be able to capture the value. At the end of the day we have to understand, here in Alberta, those are owned by the people broadly, those are owned by Canadians broadly, and the resource revenue, taxpayer revenue that the value of those resources help generate for our province and our country, and the prosperity we derive from that value, will begin to subside.

Not to mention the fact that, as I tried to allude to in my remarks, we're operating in an extremely competitive global marketplace for these products. I hear routinely from large-cap oil and gas companies that the regulatory framework and the client service mentality to attract business in places like Mozambique, Qatar and Australia is far more suitable to their interests than that here in Canada. I doubt we'll see the level of investment, production, marketing and value capture that we've seen in the past from our oil and gas industry moving forward if we aren't able to come up with a framework that gives those investors and those operators reasonable confidence that they'll be able to get that product to market.

Mr. Kobly: Senator, I'll take a little bit of a different tack on this and talk about what the impact is going to be on individuals.

We're already seeing the impact of inaction on getting a pipeline anywhere in this country and also down to the United States on our unemployment rates in Calgary, Edmonton and the rest of the province. We are seeing unemployment rates in Calgary, Edmonton and around the province that we haven't seen in 40 years.

I've seen this rodeo four times in my lifetime, but this one is much different. I think it's going to be more prolonged. You wouldn't think that you'd hear these words of doom from a Chamber guy, but the reality is, on impacted individuals and their lives, the lack of employment in the province of Alberta and, indeed, across the rest of the country is being felt because of the

Le vice-président : Merci, monsieur Smith.

Le sénateur Black : Messieurs, je vous remercie beaucoup de nous avoir présenté ces allocutions riches en informations. Comme vous travaillez continuellement dans ce domaine en Alberta, cette information n'a rien de spéculatif.

M. Kobly : Non.

Le sénateur Black : Vous entendez ce que vos membres vous disent. Alors, ma première question s'adresse à vous deux : que vous disent-ils? Selon vous, quelles répercussions causerons-nous en Alberta et dans tout le Canada si nous n'approuvons pas ces pipelines? Quelles répercussions causerons-nous si nous ne réussissons pas à nous entendre sur une stratégie pour mener ce projet à terme?

M. Smith : Selon moi, les répercussions reposeront sur le fait que nous ne pourrions pas écouler nos produits sur le marché. Nous ne pourrions pas en exploiter la valeur. Il faut comprendre qu'en fin de compte, ces produits de l'Alberta sont la propriété de toute la population, de tous Canadiens. N'oublions pas que, sans les revenus que génère cette ressource, sans ces revenus des contribuables, la prospérité de notre province et de notre pays s'affaiblira.

Permettez-moi de souligner à nouveau que les marchés mondiaux sont extrêmement concurrentiels pour ces produits. Les sociétés pétrolières et gazières à forte capitalisation me disent continuellement que le cadre réglementaire et la mentalité du service à la clientèle de pays comme le Mozambique, le Qatar et l'Australie leur conviennent beaucoup mieux que ceux du Canada. Je doute que nous puissions rétablir les niveaux d'investissement, de production, de commercialisation et de récupération des valeurs dont jouissait auparavant notre industrie pétrolière et gazière si nous n'établissons pas un cadre qui garantisse aux investisseurs et aux exploitants qu'ils pourront amener leurs produits vers les marchés.

M. Kobly : Honorable sénateur, je vous répondrai d'un point de vue différent en vous décrivant les répercussions que cela aura sur les particuliers.

Nous constatons déjà les répercussions de l'inaction relativement à l'installation d'un pipeline, quelque part chez nous et aussi aux États-Unis, sur les taux de chômage à Calgary, à Edmonton et dans le reste de la province. Nous n'avions pas vu des taux aussi élevés depuis 40 ans.

J'ai traversé des turbulences de ce genre quatre fois dans ma vie, mais celle-ci est très différente. Je crois qu'elle durera plus longtemps que les autres. On ne penserait jamais entendre un représentant d'une chambre de commerce parler en termes si lugubres, mais c'est la réalité. Pour les personnes touchées, le manque d'emploi dans la province de l'Alberta, et en fait dans le

inaction of getting pipelines; and that impact is dramatic, it's personal, and it will continue. I mean, even if the price of oil and natural gas rebound, the reality is, we're not in a position right now to take advantage of that.

Senator Black: Thank you very much.

Mr. Kobly: I hope we actually take steps to not miss the next opportunity.

Senator Tannas: Mr. Smith, I'm not a regular participant and in fact I'm just a day traveller at this event, but I'm struck by your comments on the need to unwind other efforts, regulatory efforts, and rhetoric and so on around greenhouse gas emissions concurrent with the bringing in of carbon pricing. That's absolutely plain, evident, and yet it hadn't occurred to me.

What evidence do you have or have you seen that governments get that, that the Alberta government gets it, that environmental groups get it, that the federal government gets that, that there is this absolute connection, and that anything more is just piling on? It's tax on tax or it's a regulation on tax. Are you an optimist or are you pessimistic that we're headed down the wrong road?

Mr. Smith: I'll be optimistic if I see a willingness to let a more stringent and all-encompassing carbon pricing scheme operate for a few years and determine its success, both at abating or mitigating our overall carbon footprint but also allowing for industry competitiveness, as well as the support of new and emerging technologies in the industries that that revenue can help fund.

You're right, what's disconcerting to me is the necessity to always apply a filter to conversations around energy infrastructure projects that involve other public policy priorities. Carbon pricing is a perfect example, and I think that Premier Notley has shown great leadership in trying something new here in our province. If done correctly and implemented correctly in consultation with the right players, it can allow our industry to be successful, but also be far more environmentally sustainable moving into the future.

But I think that she's also done a good job clarifying the fact that once that's in place, there needs to be — and I know Ken hates this term — some social licence points associated with that. We've clearly put in a policy that will abate carbon emissions moving forward, and that should bolster the case for energy infrastructure projects that seek to bring that product to market.

Another aspect, especially when it comes to indigenous consultation, I certainly agree — and all of our members at the chamber agree — that consultation with affected communities is critically important. It's not just check-a-box consultation, mind

reste du pays, découle du fait que l'on n'installe pas de pipelines. Ces répercussions sont dramatiques, elles sont personnelles, et elles ne disparaîtront pas de sitôt. Autrement dit, si les prix du pétrole et du gaz naturel remontaient, le fait est qu'à l'heure actuelle, nous n'aurions pas la capacité d'en tirer profit.

Le sénateur Black : Merci beaucoup.

M. Kobly : J'espère que nous allons prendre les mesures nécessaires pour ne pas manquer le prochain débouché.

Le sénateur Tannas : Monsieur Smith, je ne siége pas régulièrement à ce comité et je ne suis ici qu'occasionnellement, mais les observations que vous avez faites sur le besoin de relier d'autres initiatives, de prendre des règlements sur tout ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et l'établissement d'un prix du carbone m'ont frappé. Ce sont des observations tellement simples et évidentes, et pourtant je n'y avais pas pensé.

Avez-vous remarqué si les gouvernements comprennent cela, si le gouvernement de l'Alberta le comprend, si les groupes environnementaux le comprennent, si le gouvernement fédéral comprend que toutes ces choses sont absolument reliées et que tout le reste ne fait que s'ajouter à cela? On ajoute des taxes aux taxes et des règlements sur les taxes. Pensez-vous que nous nous sommes engagés sur la mauvaise voie, êtes-vous optimiste, ou non?

M. Smith : Je ressentirai de l'optimisme quand je devinerai le désir d'établir une tarification sur le carbone qui soit plus stricte et globale, quelques années durant afin d'en déterminer le succès. Nous devons vérifier si la tarification réduira l'empreinte globale de carbone tout en améliorant la capacité concurrentielle de l'industrie et en soutenant le développement de technologies émergentes dans les industries que ce revenu pourrait aider à financer.

Vous avez raison, ce qui me déçoit, c'est qu'il faut toujours appliquer, aux conversations que nous tenons sur les infrastructures énergétiques, le filtre d'autres priorités de politiques publiques. La tarification du carbone en est un excellent exemple. À mon avis, la première ministre Notley a eu parfaitement raison d'essayer une chose nouvelle dans notre province. Conçue et mise en œuvre correctement après avoir consulté les bons intervenants, cette tarification peut contribuer à faire prospérer notre industrie tout en respectant davantage l'environnement.

Mais je trouve qu'elle a aussi très bien précisé qu'une fois que cette tarification serait en vigueur, il faudra que nous obtenions une approbation sociale — et je sais que Ken déteste cette expression — sur certains aspects de cette initiative. Cette politique réduira certainement les émissions de carbone à l'avenir, ce qui devrait renforcer le soutien pour les projets d'infrastructures visant à amener ces produits dans les marchés.

En outre, je suis tout à fait d'accord — comme tous les membres de la chambre de commerce — qu'il est crucial de consulter les communautés autochtones concernées. Il ne s'agira pas de cocher rapidement des réponses sur un formulaire; cette

you; this is an ongoing, collaborative engagement that needs to be renewed and recommitted to at every step along the way. But there are broader social, political and economic issues when it comes to indigenous communities that can't be satisfied in the process of a regulatory approval for one particular asset. We need to be focused on educational opportunities, skills development and job training, on water quality, and a host of issues external of the regulatory review process for a particular asset.

If we don't commit to that bifurcation — it's a stupid fancy word, I should throw my source out — but if we don't commit to splitting the two, then we're unnecessarily burdening industry with a whole host of social, economic and political problems that we together as Canadians should be addressing.

Senator Tannas: Thank you.

Senator Mercer: Gentlemen, thank you very much for being here. You've added a lot to the conversation.

If you've heard me before, I talked a lot about social licensing needs to be earned by the participants, it's not something that's granted. Mr. Smith, you talked about other public policy priorities. I really think that this is a problem that we all need to face here, that the other public policy priorities can get in the way, and have in the past got in the way, of positive decisions in the oil and gas sector, and those other public policy priorities may be those environmental groups or those other groups who are opposed to pipelines for one reason or another. But we can't sit back; the Chambers of Commerce can't sit back.

Mr. Kobly, you talked about being at a meeting where you brought this forward and there were some resolutions passed by your colleagues on a national basis. This is the kind of stuff that needs to go on, on an ongoing basis.

I personally am a huge supporter of the pipelines. You were here, Mr. Kobly, when I spoke to people from one of the companies involved. I'm highly critical of companies saying, "Well, we haven't been granted social licence." You don't grant social licence, you earn social licence, and they need to earn social licence.

Is there an acceptance in business in Alberta that social licence is earned, it's just not something that somebody says, "Okay, let's give these people social licence today"? Is it accepted?

Mr. Kobly: Senator, that's a great question. We have businesses in Alberta that are glowing examples of trying to earn social licence, being out, communicating and chatting with not only the local community but also their indigenous community.

consultation sera un engagement, une collaboration durable qu'il faudra renouveler à chaque étape du projet. Cependant, certains problèmes d'ordre social, politique et économique qu'affrontent les communautés autochtones ne se résoudront pas par l'approbation réglementaire de telle ou telle installation. Nous devons nous concentrer sur les occasions d'apprentissage, de développement des compétences, de formation à l'emploi ainsi que sur la qualité de l'eau et sur toutes sortes de problèmes qui ne s'insèrent pas dans le processus d'examen réglementaire d'une installation particulière.

Si nous ne nous engageons pas à bifurquer — c'est un terme idiot et enflé, il faut que je jette le document où je l'ai trouvé —, si nous ne nous engageons pas à séparer ces deux aspects, nous allons écraser inutilement cette industrie par une multitude de problèmes sociaux, économiques et politiques qu'il revient à tous les Canadiens de résoudre.

Le sénateur Tannas : Merci.

Le sénateur Mercer : Messieurs, je vous remercie beaucoup d'être venus. Vous avez considérablement enrichi notre débat.

Si vous m'avez entendu tout à l'heure, j'ai beaucoup parlé du fait que les participants doivent gagner l'approbation sociale, car elle ne leur sera pas donnée automatiquement. Monsieur Smith, vous avez mentionné d'autres priorités de politique publique. Je suis convaincu que nous devons tous faire face à ce problème. Les autres priorités de la politique publique risquent d'entraver — et c'est arrivé dans le passé — la prise de décisions positives dans le secteur pétrolier et gazier. Ces autres priorités en politique publique sont souvent représentées par des groupes environnementaux ou par d'autres groupes qui s'opposent à la construction de pipelines pour une raison ou une autre. Mais nous ne pouvons pas ignorer cela; les chambres de commerce doivent agir.

Monsieur Kobly, vous nous avez dit que vous avez soulevé ces questions lors d'une réunion et que vos collègues de tout le pays ont adopté des résolutions à ce sujet. C'est le genre de mesures qu'il faut prendre continuellement.

Personnellement, j'aime beaucoup les pipelines. Vous étiez ici, monsieur Kobly, quand j'ai parlé à des représentants d'une entreprise concernée. Je n'aime pas du tout entendre les entreprises prétendre qu'elles n'ont pas reçu l'approbation sociale. C'est une chose que l'on ne reçoit pas, mais que l'on gagne. Il faut que ces entreprises gagnent l'approbation sociale.

Est-ce que le milieu des affaires en Alberta accepte le fait qu'il faut gagner l'approbation sociale, qu'il n'existe pas de bureau qui décide un jour de délivrer des approbations sociales à la ronde? Est-ce que les entreprises acceptent cela?

M. Kobly : Excellente question, sénateur. Nous avons, en Alberta, des entreprises exemplaires qui s'efforcent de gagner l'approbation sociale en allant rencontrer les gens de leur localité et les communautés autochtones pour discuter des enjeux.

Fort McMurray, the oil sands companies, get no credit for the amount of engagement that they have with their communities, with the support they provide to the community, with the support and development that they've provided indigenous businesses in the Fort McMurray area.

Senator Mercer: Mr. Kobly, I would suggest that beyond the municipality around Fort McMurray that they haven't told anybody. That's the problem. You can't sell hamburgers if you don't advertise. You can't earn social licence unless people know that you deserve social licence.

Mr. Kobly: We try at the Alberta Chambers of Commerce to showcase those companies that are stellar examples of businesses that have been involved in the community. Again, it's because the term is so nebulous. How do you try to come up with obtaining social licence? However, we do showcase those businesses.

We have other businesses in Alberta, again, that may or may not be able to get it into the media, into the broader public. The ATCO group of companies has a stellar record in social licence. That is a commitment that the founder, Ron Southern, made many, many years ago. These are not newcomers to the idea of ensuring that what they're selling is in fact feeling good because they've been engaged.

What a lot of companies may need to do and what we need to do, and I take the opportunity any time I get to speak, is to dispel some of the myths that we have around oil and gas and greenhouse gas emissions in this province. For example, the idea that oil sands oil is the dirtiest oil in the world is incorrect.

Senator Mercer: I agree.

Mr. Kobly: The dirtiest oil comes from California, but you don't see social activists boycotting the state of California or the oil developments in California.

The reason why they point to the oil sands — and, again, it's playing with numbers — is that greenhouse gas emissions from the oil sands are the dirtiest because we are charged the full amount of the greenhouse gas emissions, cradle to grave. In other words, if it burns in the tank in a car in Toronto, the greenhouse gas emissions are tagged back to the oil sands. There is no chat; there is no discussion.

Senator Mercer: Interestingly enough, you pointed out, quite rightly, that the gas of somebody driving down Bloor Street in Toronto this morning is not gas that came from Alberta in the first place.

Mr. Kobly: Anyone who is critical of oil and gas at this point in time should try to live one day without a product that's been touched by petroleum, whether in the production or in the transport to market. I think they would recognize that, yes, it's probably a reasonable goal to recognize that we do need to conserve wherever we can, but the reality is, we will still have another generation that's going to be fully dependent on oil and natural gas.

À Fort McMurray, les sociétés d'exploitation des sables bitumineux ne reçoivent aucune reconnaissance pour tout leur engagement envers les collectivités, pour le soutien qu'elles leur apportent, pour le soutien et le développement qu'elles ont fournis aux entreprises autochtones de la région de Fort McMurray.

Le sénateur Mercer : Monsieur Kobly, je crois que personne n'en parle hors de la région de Fort McMurray. C'est là le problème. Vous ne vendrez pas de hamburges si vous ne faites pas de publicité. Vous ne gagnerez pas l'approbation sociale si les gens ne savent pas que vous la méritez.

M. Kobly : La Chambre de commerce de l'Alberta s'efforce de promouvoir les entreprises qui donnent un exemple prodigieux de soutien communautaire. Mais ce terme est très vague. Comment s'y prend-on pour gagner l'approbation sociale? Nous faisons beaucoup de promotions pour ces entreprises.

Nous avons d'autres entreprises en Alberta qui réussissent plus ou moins bien à faire parler d'elles dans les médias, à se montrer au grand public. Le groupe de sociétés ATCO bat tous les records d'approbation sociale. C'est un engagement que le fondateur de cet organisme, Ron Southern, a pris il y a des années. Ces gens savent depuis longtemps qu'en s'engageant dans la collectivité, ils créent une image positive de leurs produits.

Un grand nombre de sociétés devraient briser les mythes qui se sont formés autour du pétrole, du gaz naturel et des émissions de gaz à effet de serre dans notre province — et nous devrions le faire nous aussi, je le répète chaque fois que je parle en public. Par exemple, il n'est pas vrai que le pétrole tiré des sables bitumineux est le plus sale au monde.

Le sénateur Mercer : Je suis d'accord avec vous.

M. Kobly : Le pétrole le plus sale vient de Californie, mais on ne voit jamais de groupes militer pour déclencher un boycottage des produits californiens ou de l'extraction du pétrole en Californie.

La raison pour laquelle on pointe du doigt les sables bitumineux — et de nouveau, on joue avec les chiffres —, c'est qu'on calcule les émissions de gaz à effet de serre des sables bitumineux du berceau à la tombe. Autrement dit, lorsqu'une auto émet des gaz à effet de serre à Toronto, on accuse immédiatement les sables bitumineux, sans en discuter.

Le sénateur Mercer : Et pourtant, vous avez souligné très justement que l'essence des conducteurs de la rue Bloor à Toronto ne vient pas de l'Alberta.

M. Kobly : Quiconque critique le pétrole et le gaz naturel devrait essayer de vivre une seule journée sans utiliser un produit lié au pétrole, qu'il s'agisse de sa production ou de son transport vers les marchés. Je pense que cette personne reconnaîtrait vite qu'en effet, il faut que nous conservions ce qu'il nous reste. Mais en réalité, nous devons attendre une génération entière avant de ne plus dépendre du pétrole et du gaz naturel.

Senator Mercer: I'll go back to the sales pitch. I've been on Parliament Hill as a member of the Senate since 2003 so I've seen a lot of people come and go. I've also seen a lot of people come and tell us a story and want government to give them things or to grant them different things. The most impressive people who come to see us are not the people who ask for something. They're the people who come to tell us what they've done and to say thank you for what government has done to either assist them directly or to grant them social licence or grant them some form of approval to do that. Many years ago, I was a salesperson. I wasn't very good at it because at that time I didn't understand what I think I understand now. I think I'd be a better salesman now. I don't want to go back as a salesman. Anyway, we need to figure out how we tell it. You tell a good story. I've been to Fort McMurray. I've seen the good work that some of the companies have done in the community, but the guy in downtown Toronto and certainly the mayor of Montreal doesn't know, and others across the country don't know.

Again, we're back to sales. We've got to tell people. I get the annual reports. We get more annual reports than you can shake a stick at in our business. I don't read them all, I have to admit, but on occasion I will read them and particularly I will read when I get a report from an oil and gas company. I spent my life working for not-for-profit organizations and charities. I always go to what they've done in the community. There's always a section in the report about how much money they've given away or projects that they've sponsored. Those are very impressive when you read them, but not many people read annual reports.

There's got to be an engagement here to tell people, not just in Alberta, because Albertans are quick to understand; you bump into the good work that good corporate citizens are doing everywhere you go. We need to demonstrate that to the rest of Canadians.

What I'm suggesting is we provide some insulation, insulation for those members of Parliament. You need to consult, and I think you said to trust the regulators. Well, you only trust the regulators if they rule in your favour. In this particular case, if the regulator doesn't rule in favour of Alberta, your next stop is the cabinet, and this is the group who are the most vulnerable in this situation because they need to understand — and I think they do; I don't want to be critical of them; as a matter of fact, I'm a member of the same political party they are — but they need to understand that a healthy, prosperous oil business is a healthy, prosperous Canada.

Mr. Kobly: Yes.

Senator Mercer: If the National Energy Board doesn't come up with the right decision, then we need to be prepared to go to the next level.

Le sénateur Mercer : Je reviens au boniment publicitaire. Je siège au Sénat, sur la Colline du Parlement, depuis 2003, et j'ai vu bien des gens arriver et partir. J'ai aussi entendu bien des gens raconter une histoire pour obtenir différentes choses du gouvernement. Les gens qui m'impressionnent le plus ne sont pas ceux qui viennent demander quelque chose. Ce sont ceux qui nous disent ce qu'ils ont accompli et qui viennent remercier le gouvernement de les avoir aidés directement ou de leur avoir accordé l'approbation sociale, ou une forme quelconque d'approbation, pour accomplir cela. Il y a bien des années, j'étais représentant commercial. Je réussissais très bien parce qu'à l'époque, je ne comprenais pas ce que je comprends aujourd'hui. Je crois que maintenant, je serais en fait un meilleur vendeur. Cela ne veut pas dire que je désire retourner dans ce domaine. Quoi qu'il en soit, il faut que nous évaluions l'efficacité de nos présentations. Votre exemple est excellent. J'ai visité Fort McMurray. J'ai vu le travail extraordinaire que certaines entreprises ont accompli dans la collectivité, mais les gars qui déambulent dans le centre-ville de Toronto, et encore moins le maire de Montréal, ne savent rien de tout cela, et le reste du Canada n'en sait rien non plus.

Mais revenons au domaine de la vente. Il faut dire les choses à la population. Je reçois des rapports annuels. Dans notre profession, nous recevons des multitudes de rapports annuels. Je ne les lis pas tous, je l'admets, mais parfois j'en lis un, surtout lorsqu'il s'agit d'une société pétrolière ou gazière. Je passe mon temps à travailler pour des organismes à but non lucratif et pour des organismes de bienfaisance. Je passe tout de suite à la section qui décrit ce qu'ils ont accompli pour la collectivité. Il y a toujours une section du rapport où l'organisme indique les sommes qu'il a données ou les projets qu'il a parrainés. Ces sections sont très impressionnantes, mais peu de gens lisent ces rapports annuels.

Il est crucial de dire cela aux gens, mais pas seulement en Alberta. Les Albertains comprendront vite, car où qu'on aille dans la province, on se heurte aux bonnes œuvres que les bons citoyens accomplissent. Il faut que le reste des Canadiens sachent cela.

Je suggère que nous fournissions de l'isolant à ces députés. Il faut consulter, et je crois que vous avez dit qu'il est important de faire confiance aux organismes de réglementation. Eh bien, je vous dirai que les gens ne leur font confiance que si leurs conclusions les avantagent. Dans le cas qui nous occupe, si la décision de l'organisme de réglementation ne penche pas du côté de l'Alberta, la prochaine étape sera le Cabinet. Toutefois, ces ministres sont les personnes les plus vulnérables dans une telle situation parce qu'il faut qu'ils comprennent — et je crois qu'ils comprennent; je ne veux pas les critiquer; en fait, je suis membre du même parti qu'eux —, il faut qu'ils comprennent que la santé et la prospérité de l'industrie pétrolière assurera la santé et la prospérité du Canada.

M. Kobly : Oui.

Le sénateur Mercer : Si l'Office national de l'énergie ne prend pas la bonne décision, il faut que nous nous préparions à nous adresser au prochain niveau.

But we can't assume right now; we can't build that sales message and sales campaign the day after the National Energy Board says no. This is a 24/7, 365-days-a-year program. You've got to be selling all the time. You can't sell hamburgers by putting one ad on television.

Mr. Kobly: Mr. Chair, may I supplement?

The Deputy Chair: Certainly.

Mr. Kobly: That is a point that the chambers, both provincially and nationally, have taken to heart. The Canadian Chambers organized three trips with business people from across country to Fort McMurray to see what it's all about, to see that it is not a total scar on the land, that there is reclamation happening.

As a matter of fact, there's a group of Quebec business people that are going to be going there in about a week or two weeks. Also, the University of Alberta is organizing a group of business and non-profit people from British Columbia. I'm going to be going on that trip with them on October 4. So we are working towards that. We do realize that. I do understand the scars and the rest that politicians face.

Senator Mercer: I have one last point. Deputy Chair.

The Deputy Chair: We're almost out of time. Before I go to Senator Black, I want to bring something that you brought up back to your attention.

The Alberta Chambers mentioned the East Coast and the number of people employed out here, and it's substantial. Every Maritime province has tens of thousands of people who are now unemployed.

Mr. Kobly: That's right.

The Deputy Chair: I would assume that all the companies in the Alberta Chambers of Commerce who are attached to chamber know who these people are that they've let go.

Has the chamber thought of engaging with the Eastern provinces and these people to identify them and bring them into the argument, get them out speaking in Eastern Canada, in the Maritime provinces, in Cape Breton, where I'm from. Tens of thousands of people are coming home. They would be a great vocal advocate.

The Chamber of Commerce knows who all these companies are and these companies know who all these employees were. Is that something you might consider?

Mr. Kobly: That's an excellent point. As far as engagement with the Atlantic provinces, we've kept it and we have a very good working relationship with the Atlantic Chamber of Commerce;

Mais nous ne pouvons pas tenir cela pour acquis maintenant. Nous ne pourrions pas préparer ce message et cette campagne publicitaire le lendemain d'un refus de l'Office national de l'énergie. Nous devons y travailler jour et nuit sans manquer une journée. Il faut vendre continuellement. Vous ne vendez pas de hambourgeois en ne mettant qu'une seule annonce à la télévision.

M. Kobly : Monsieur le président, me permettez-vous d'ajouter quelque chose?

Le vice-président : Bien sûr.

M. Kobly : Les chambres de commerce provinciales et la chambre nationale ont ce message à cœur. La Chambre de commerce du Canada a organisé, à l'intention de gens d'affaires de partout au pays, trois visites à Fort McMurray pour qu'ils voient ce qu'il s'y passe, qu'ils voient que la région ne ressemble pas à une grosse balafre, que les sites sont remis en état.

En fait, un groupe de gens d'affaires du Québec va s'y rendre dans une ou deux semaines. L'Université de l'Alberta organise aussi une visite pour un groupe de gens d'affaires et de représentants d'organismes de bienfaisance de la Colombie-Britannique. Je m'y joindrai le 4 octobre. Donc nous y travaillons. Nous comprenons l'importance de tout cela. Je comprends les difficultés auxquelles les politiciens font face.

Le sénateur Mercer : J'ai une dernière observation à faire, monsieur le vice-président.

Le vice-président : Il ne nous reste que très peu de temps. Avant de passer la parole au sénateur Black, je voudrais vous rappeler une question que vous avez soulevée.

Le représentant de la Chambre de commerce de l'Alberta a mentionné le nombre de personnes ayant un emploi sur la côte Est, et c'est important. Chaque province de l'Atlantique a maintenant des dizaines de milliers de personnes au chômage.

M. Kobly : C'est vrai.

Le vice-président : Je suppose que toutes les entreprises membres de la Chambre de commerce de l'Alberta qui sont rattachées à une chambre de commerce savent quels travailleurs elles ont mis à pied.

La chambre de commerce a-t-elle pensé à collaborer avec les provinces de l'Est et avec ces travailleurs mis à pied pour les faire participer à ce débat afin qu'ils en parlent dans l'Est du Canada, dans les provinces de l'Atlantique, au Cap-Breton, d'où je viens. Des dizaines de milliers de travailleurs reviennent dans notre région. Ils défendraient la situation d'une manière excellente.

La chambre de commerce sait de quelles entreprises il s'agit, et ces entreprises savent qui étaient ces employés. Envisagez-vous d'agir en conséquence?

M. Kobly : C'est une excellente observation. Nous collaborons avec les provinces de l'Atlantique et nous avons une excellente relation avec la Chambre de commerce de l'Atlantique. Votre idée

but, certainly, your point about getting the folks who are back home, unemployed, to speak about the importance to them would be, I think, an excellent idea.

The Deputy Chair: What's going to happen is, they're going to lose their houses, lose their big trucks, lose their vacations. It's like a set of dominoes, and it's coming down the track.

Senator Black: Mr. Smith, you made an excellent point that I wanted to explore. You talked about engagement with Aboriginal communities. Did I understand you to say that we should develop some kind of road map — my language, not yours — that businesses can follow, or have I oversimplified what you've said?

Mr. Smith: No, I think the simplification is valuable. Essentially, the point I was trying to emphasize is that, as a business community, you recognize the fundamental importance, the imperative and the legal standard that we all, as the communities of businesses, citizens, indigenous communities and the government, need to abide by.

Similar to how nebulous a term “social licence” is, “adequate consultation” is also a bit of a nebulous term in terms of what the necessary steps are that need to be taken in order to satisfy that standard.

It would be helpful for businesses and government to work together to provide a framework — it could be an industry-specific framework or certain subsectors within industry — to showcase what meaningful consultation looks like.

Senator Black: Could you take leadership on that?

Mr. Smith: Absolutely. One of the things with the Calgary Chamber of Commerce is that we run the oldest standing indigenous opportunities committee of any chamber across the country. When the Calgary Chamber of Commerce was first established, our forbearers recognized that you can't be a successful business in Calgary without also having solid relationships with surrounding indigenous communities.

So we have experience when it comes to the consultation conversation and what true meaningful business partnerships looks like, and we're certainly willing to commit to doing more.

Senator Black: I would encourage your chamber. I think this is a place that nationally you could play a very meaningful role.

Mr. Smith: Absolutely.

Senator Black: Thanks very much.

The Deputy Chair: Last question, Senator Mercer.

Senator Mercer: I actually want to pick up on your point, Mr. Chair. I'm changing my question.

de demander aux travailleurs revenus dans la région sans emploi de parler de l'importance de ce projet est une excellente idée.

Le vice-président : Ces gens vont perdre leurs maisons, leurs gros camions et leurs vacances. C'est comme un jeu de dominos qui leur tombe dessus.

Le sénateur Black : Monsieur Smith, vous avez fait une excellente observation que je voudrais approfondir. Vous avez parlé des relations avec les communautés autochtones. Ai-je bien compris que vous avez suggéré que nous élaborions une sorte de feuille de route — je paraphrase, vous n'avez pas utilisé ce terme — que les entreprises pourraient suivre, ou ai-je trop simplifié ce que vous avez dit?

M. Smith : Non, je pense qu'il y a lieu de simplifier. Je voulais essentiellement dire que les gens d'affaires, comme nous, reconnaissent le caractère fondamental, l'obligation et le critère juridique que nous devons tous — gens d'affaires, citoyens, collectivités autochtones et gouvernement — respecter.

Tout comme l'expression « acceptabilité sociale », l'expression « consultation adéquate » est un peu nébuleuse pour ce qui est des mesures à prendre pour satisfaire à cette norme.

Il serait utile que les entreprises et le gouvernement unissent leurs efforts pour élaborer un cadre — il pourrait s'agir d'un cadre propre à l'Industrie ou à certains sous-secteurs de l'industrie — afin de bien montrer ce à quoi ressemble une véritable consultation.

Le sénateur Black : Pourriez-vous vous en occuper?

M. Smith : Absolument. Une des particularités de la Chambre de commerce de Calgary est qu'elle a été la première au pays à mettre sur pied un comité permanent des possibilités pour Autochtones. Au moment où la Chambre de commerce de Calgary a été établie, nos ancêtres ont reconnu l'impossibilité de réussir en affaires dans cette ville sans bonnes relations avec les collectivités autochtones avoisinantes.

Nous avons donc de l'expérience quant aux consultations et à la nature même de véritables partenariats d'affaires, et nous sommes certainement disposés à nous engager à en faire plus.

Le sénateur Black : Je vous y encourage. À mon avis, vous pourriez, à l'échelle nationale, jouer un rôle très utile à ce chapitre.

M. Smith : Absolument.

Le sénateur Black : Merci beaucoup.

Le vice-président : Pour une dernière question, le sénateur Mercer.

Le sénateur Mercer : Je vais revenir sur votre remarque, monsieur le président, et je modifie ma question.

I think you've made a very important suggestion, and I sure hope it's not lost, if you could identify those people who have been laid off, who have left Alberta and returned home. For example, there are 32 members of Parliament in Atlantic Canada. They all happen to be of the same political party that I'm a member of and I'm happy about that, but I also know that if all of those people who have gone home and are unemployed were to call their members of Parliament, call or write, go see, whatever works, and talk to them and said, "Look, you've got to fix this thing. You've got to push for the pipeline" — I'm talking about the pipeline east, but the one west is important as well — it has an effect. Being a former politician, you know darn well that when the constituent comes to talk to you, it does have an effect.

I want to support what Senator MacDonald suggested. I think it's a heck of an idea. It's a constituency that you have that you didn't want to have, but you have. If you can identify them, you can engage them and tell them to please call their member of Parliament and tell him or her that this pipeline is important, not just to Albertans, but to Nova Scotians, Prince Edward Islanders, New Brunswickers and Newfoundlanders and Labradorians.

The Deputy Chair: If I can add to this, if we think this doesn't apply in Quebec, Ontario and Manitoba as well, this is right across the country.

Mr. Kobly: It's probably a way for us to help out those folks who came to Alberta to help us out when we were in the midst of a critical labour shortage, because they've gone home. I think people have forgotten about what's happening back home.

Senator Mercer: You might really want to concentrate some folks in Montreal, perhaps remind the mayor.

The Deputy Chair: There are lots of Quebecers working out here, too.

Mr. Smith: Mr. Chair, I have one more comment. I didn't get an opportunity to follow up on what Senator Mercer was talking about when it came to social licence.

Calgary Chamber members and I think businesses across this country recognize that social licence is something to be earned, absolutely. Is it a term that can be redefined continually? I don't think that's a workable solution.

The final point I'll make is, in Canada, we have an extremely proud history of institutional democracy that governs these types of decisions and this decision-making process. Companies will often ask me, "Justin, what is insufficient about the NEB Act and its provisions around environmental protection that, when I comply with, still don't allow me to earn social licence? What

Je pense que vous avez fait une suggestion très importante et j'espère sincèrement qu'elle ne s'est pas évanouie. Vous avez parlé de repérer les personnes ayant été licenciées, qui ont quitté l'Alberta et qui sont rentrées chez elles. Par exemple, il y a 32 députés dans le Canada atlantique. Il se trouve qu'ils appartiennent tous au même parti politique que moi et j'en suis enchanté, mais je sais que, si toutes les personnes qui sont retournées chez elles et sont sans emploi communiquaient avec leur député, par téléphone, par écrit, en personne, peu importe, pour l'implorer de défendre le projet d'oléoduc — je parle de l'oléoduc de l'Est, mais celui de l'Ouest est important aussi — cela aurait un effet. En tant qu'ancien politicien, vous savez pertinemment que, lorsqu'un électeur vous approche, cela a un effet.

Je veux appuyer la suggestion du sénateur MacDonald. Je crois que c'est une idée géniale. Vous avez hérité d'un électorat que vous ne souhaitiez pas avoir, mais c'est comme ça. Si vous pouviez identifier ces personnes, vous pourriez les mobiliser et leur demander de communiquer avec leur député pour qu'elles lui disent que le projet d'oléoduc est important, non seulement pour les Albertains, mais aussi pour les citoyens de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve-et-Labrador.

Le vice-président : Permettez-moi. Que ceux qui pensent que cela ne touche pas aussi le Québec, l'Ontario et le Manitoba, se détrompent, car l'effet se fait sentir dans tout le pays.

M. Kobly : C'est probablement une façon pour nous de venir en aide aux gens qui se sont expatriés en Alberta pour nous prêter main-forte au moment où nous connaissions une grave pénurie de main-d'œuvre et qui sont retournés chez eux. Je pense que les gens ont oublié ce qui se passait dans leur coin de pays.

Le sénateur Mercer : Vous pourriez vraiment vouloir vous concentrer sur certaines personnes à Montréal, peut-être le rappeler au maire.

Le vice-président : Il y a beaucoup de Québécois qui travaillent ici aussi.

M. Smith : Monsieur le président, j'ai un dernier commentaire à faire. Je n'ai pas eu l'occasion de rebondir sur les propos du sénateur Mercer quand il a parlé d'acceptabilité sociale.

Tout comme les membres de la Chambre de commerce de Calgary, je crois que les entreprises de ce pays savent qu'il faut gagner l'acceptabilité. Absolument. Est-ce une expression qui peut sans cesse être redéfinie? À mon avis, ça ne donnerait rien.

Dernière remarque. Au Canada, nous sommes extrêmement fiers de notre passé de démocratie institutionnelle où l'on encadre ce genre de décisions et de processus décisionnel. Les dirigeants d'entreprises me demandent souvent ce qu'il manque dans la loi sur l'ONE et ses dispositions à propos de la protection de l'environnement parce que, même quand ils s'y conforment, ils ne

is insufficient about a provision in the NEB Act that touches on indigenous consultation that, when I comply with, still doesn't provide me social licence to build my projects?"

We have a set of statutes and regulations that ensure that projects that move forward are complying with the highest possible standards of safety, environmental protection, consultation and economic benefits. Yet, when those standards are met, we still hold companies to this nebulous second standard that, of course, is very difficult to achieve, as we've seen.

Senator Mercer: It goes back to that saying in politics that I used earlier: What have you done for me lately? This is the mentality of the voter. Unfortunately, yes, you did all of this for me before, but what have you done for me lately? That's really, unfortunately, what drives the votes.

Mr. Smith: Yes.

The Deputy Chair: Gentlemen, I want to thank you for your presentations.

(The committee adjourned.)

CALGARY, Wednesday, September 21, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:30 p.m. to study the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Honourable senators, this afternoon the committee is continuing its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and ports on the East and West Coasts of Canada.

I'd like to introduce our first panel: Michael Priaro, Professional Engineer, Association of Professional Engineers and Geoscientists of Alberta; and from the Canadian Energy Research Institute, Allan Fogwill, President and Chief Executive Officer. I invite both of them to begin their presentations, and then the senators will have some questions.

Mr. Priaro, we'll start with you.

Michael Priaro, Professional Engineer, Association of Professional Engineers and Geoscientists of Alberta, as an individual: Thank you, Senator MacDonald. My presentation is in two parts. The first part regards the west coast and the second part regards the east coast.

parviennent pas toujours à obtenir l'acceptabilité sociale? Qu'est-ce qui manque dans la loi sur l'ONE au sujet de la consultation des Autochtones pour que, même quand les entreprises s'y conforment, elles ne peuvent toujours pas faire socialement accepter leurs projets?

Grâce à toute une série de lois et de règlements, les projets qui franchissent toutes les étapes sont conformes aux critères les plus élevés de sécurité, de protection de l'environnement, de consultation et de retombées économiques. Et pourtant, quand ces critères sont satisfaits, nous assujettissons tout de même ces entreprises à cette nébuleuse deuxième norme qui, bien entendu, est très difficile à atteindre, comme nous avons pu le constater.

Le sénateur Mercer : Cela nous ramène au dicton en politique que j'ai utilisé plus tôt. Qu'avez-vous fait pour moi dernièrement? Cela résume bien la mentalité de l'électeur. Malheureusement, oui, vous avez déjà fait tout cela pour moi, mais qu'avez-vous fait pour moi dernièrement? C'est vraiment et malheureusement ce qui gouverne les votes.

M. Smith : Oui.

Le vice-président : Messieurs, je tiens à vous remercier pour vos témoignages.

(La séance est levée.)

CALGARY, le mercredi 21 septembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 30, afin d'étudier la mise au point d'une stratégie pour faciliter le transport de pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, le Comité poursuit cet après-midi son examen de la mise au point d'une stratégie afin de faciliter le transport de pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports de la côte Est et de la côte Ouest du Canada.

J'aimerais vous présenter notre premier comité d'experts : Michael Priaro, ingénieur professionnel, Association of Professional Engineers and Geoscientists of Alberta; et du Canadian Energy Research Institute, Allan Fogwill, président et chef de la direction. Je les invite tous les deux à commencer leur témoignage et les sénateurs poseront ensuite leurs questions.

Monsieur Priaro, nous allons commencer avec vous.

Michael Priaro, ingénieur professionnel, Association of Professional Engineers and Geoscientists of Alberta, à titre personnel : Merci, sénateur MacDonald. Ma présentation tient en deux parties. La première concerne la côte Ouest et la seconde, la côte Est.

An energy corridor from Fort McMurray to northern B.C. to the west coast port of Prince Rupert could contain a proposed 2 million barrels per day Eagle Spirit oil pipeline, TransCanada's proposed Prince Rupert Gas Transmission pipeline, and a potential liquefied petroleum gas/natural gas liquids pipeline. This would create a highly efficient energy corridor that would dramatically reduce the costs and the environmental footprint of energy development in northwest Canada and provide vastly improved access to new markets in the Pacific Rim.

The Prince Rupert area is sheltered and ice-free year-round with many deep, natural harbours. It is widely regarded as the safest location for marine terminals on Canada's west coast. There are no significant hazards such as narrow channels to navigate, resulting in unobstructed entry to the high seas and to the northern Pacific great circle shipping route, which provides the shortest trade route between North America and southeast Asia.

Along with the Port of Vancouver, Prince Rupert is part of the Canadian government's Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative to connect ports, road and rail connections across Western Canada to the economic heartland of North America.

An energy corridor offers many business, economic and environmental incentives and benefits, as well as benefits to affected First Nations.

A northwest energy corridor would include electric power transmission lines to supply low-carbon hydroelectric power from B.C.'s Peace River region and from new Alberta hydroelectric projects, while facilitating greater penetration and use of renewable energy sources, as follows: westward to provide low-carbon hydroelectricity to power LNG liquefaction plants near Prince Rupert; regionally to field operations and facilities developing and producing the immense shale gas, natural gas liquids and oil resources of northeast B.C. and northwest Alberta; regionally to provide hydroelectric power to meet expanding residential, commercial and industrial demand; eastward back to the oil sands to provide low-carbon hydroelectric power to reduce greenhouse gas emissions by displacing some of the large volumes of natural gas used in the oil sands; and, regionally, to provide access points to store renewable, but intermittent, energy via hydroelectric projects. Additionally, large reservoirs behind hydropower dams could provide reliable quantities of water necessary for shale gas fracking operations with minimal effects on river flows during natural seasonal variations.

Un corridor de transport de l'énergie depuis Fort McMurray jusqu'au port de Prince Rupert, dans le nord de la Colombie-Britannique, pourrait permettre d'acheminer les deux millions de barils par jour projetés, via l'oléoduc d'Eagle Spirit, le pipeline projeté de Prince Rupert Gas Transmission de TransCanada et un potentiel pipeline de transport de gaz de pétrole ou de gaz naturel sous forme liquide. Ceci créerait un corridor très efficace qui réduirait de façon draconienne tant les coûts que l'empreinte écologique du développement énergétique dans le nord-ouest du Canada et fournirait un accès grandement amélioré aux marchés des pays côtiers du Pacifique.

La région de Prince Rupert est enclavée et sans glace tout au long de l'année, et possède de nombreux ports profonds naturels. On considère cet emplacement comme le plus sécuritaire de la côte Ouest canadienne pour y établir un terminal maritime. On n'y observe aucun danger important, comme des canaux étroits pour la navigation, ce qui en fait un point d'accès sans obstacle vers la haute mer et vers la voie de navigation du grand cercle du Pacifique Nord, qui constitue la voie commerciale la plus courte entre l'Amérique du Nord et l'Asie du Sud-Est.

Prince Rupert, tout comme le port de Vancouver, fait partie de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique qui vise à relier les ports et les liens routiers et ferroviaires de l'Ouest canadien au cœur économique de l'Amérique du Nord.

Un corridor de transport de l'énergie procure de nombreux incitatifs et avantages commerciaux, économiques et environnementaux, de même que des avantages pour les Premières Nations affectées.

Un corridor nord-ouest inclurait des lignes de transmission électrique afin de fournir de l'hydroélectricité à faibles émissions de carbone de la région britanno-colombienne de Peace River et des nouveaux projets hydroélectriques de l'Alberta, tout en facilitant une meilleure pénétration et un meilleur usage des sources d'énergie renouvelable, de la façon suivante : vers l'ouest pour fournir de l'électricité à faibles émissions de carbone pour alimenter les centrales de liquéfaction de gaz naturel près de Prince Rupert; régionalement, vers les exploitations et installations des gisements qui développent et produisent les ressources abondantes de gaz de schiste, de liquide de gaz naturel et de pétrole du nord-est de la Colombie-Britannique et du nord-ouest de l'Alberta; régionalement, pour répondre à une demande résidentielle, commerciale et industrielle accrue en électricité; vers l'est, dans les exploitations de sables bitumineux, pour fournir de l'hydroélectricité à faibles émissions de carbone, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et remplacer en partie les grandes quantités de gaz naturel utilisées pour les sables bitumineux; puis régionalement, afin de créer des points d'accès pour emmagasiner de l'énergie renouvelable intermittente, en

Running power lines and other services together with oil, natural gas and LPG/NGL pipelines requires a wide right-of-way, but dramatically reduces construction costs and minimizes the environmental footprint and wildlife habitat fragmentation when compared to clearing multiple rights-of-way through B.C.

There is also potential to capture added value for Alberta's bitumen resources using low-carbon hydroelectric power to partially upgrade bitumen, thereby eliminating the need for diluent, adding value and reducing significant handling and transport costs of dilbit, which I estimate to be \$10 per barrel of bitumen; to fully upgrade more bitumen to syncrude; and refine bitumen and batch the products down pipelines to markets. Several recent applications to Canada's National Energy Board have been made to export LPG totalling 233,000 barrels per day. This easily achieves economic threshold for a pipeline, especially if volumes of natural gas liquids are added.

Calvin Helin, Chairman and President of Eagle Spirit Energy Holdings Ltd., and a member of the Lax Kw'alaams Band in Port Simpson, has obtained 95 per cent of all inland First Nations approvals for an oil pipeline from Fort McMurray to Prince Rupert.

An energy corridor from Fort McMurray to Prince Rupert offers large efficiencies, economies of scale and cost reductions in manpower, operations, management, infrastructure and emergency spill response, as well as a reduced environmental footprint if oil, natural gas and LPG/NGL pipelines all terminate together in the Prince Rupert area.

A northwest Canada energy corridor provides multiple tie-in points to TransCanada's extensive NOVA Gas Transmission gas gathering system infrastructure in northwest Alberta and to Spectra Energy's growing gas gathering system in northeast B.C.

A northwest energy corridor to Prince Rupert could also tie into future Mackenzie Valley pipelines transporting Arctic, Beaufort Sea, Mackenzie Delta and Northwest Territories resources to Canadian, U.S. and Pacific Rim markets.

Along with the existing Keystone pipeline to the U.S. gulf coast, Enbridge's mainline system to the U.S. Midwest, and the proposed Energy East pipeline to Canada's east coast, the result would be a major interconnected oil, natural gas and LPG/NGL

provenance de projets hydroélectriques. De plus, les larges réservoirs en amont des barrages hydroélectriques pourraient fournir une quantité d'eau fiable pour les opérations de fracturation hydraulique pour le gaz de schiste, avec un effet minimal sur le cours des rivières durant leurs variations saisonnières normales.

Faire passer des lignes de transmission électrique et d'autres services en même temps que le pétrole, le gaz naturel, le gaz de pétrole liquéfié (GPL) et les liquides de gaz naturel, ou LGN, requiert un droit de passage assez large, mais cela réduit considérablement les coûts de construction et minimise l'empreinte écologique et la fragmentation des habitats fauniques, comparé au dégagement de passages multiples à travers la Colombie-Britannique.

Il y aurait également la possibilité de créer une valeur ajoutée pour les ressources en bitume de l'Alberta en utilisant de l'hydroélectricité pour améliorer partiellement le bitume, et ainsi éliminer l'usage de solvants, ce qui le valoriserait en réduisant les coûts importants de traitement et de transport du bitume dilué, que j'estime à 10 \$ le baril de bitume. On pourrait valoriser plus de bitume et en faire du syncrude, raffiner le bitume et envoyer les produits en lots dans les pipelines jusqu'aux marchés. Plusieurs demandes ont été formulées récemment à l'Office national de l'énergie pour l'exportation de PGL, à raison de 233 000 barils par jour. Ceci excède facilement le seuil de rentabilité d'un pipeline, particulièrement si on y ajoute des volumes de LGN.

Calvin Helin, chef de la direction et président d'Eagle Spirit Energy Holdings Ltd., ainsi qu'un membre de la bande des Lax Kw'alaams à Port Simpson, ont obtenu un taux d'approbation de 95 p. 100 chez les Premières Nations de l'intérieur pour un oléoduc de Fort McMurray à Prince Rupert.

Un corridor de Fort McMurray à Prince Rupert offre une grande efficacité, des économies d'échelle et une réduction des coûts de main-d'œuvre, d'exploitation, de gestion, d'infrastructure et de réaction en cas de fuite, en plus de réduire l'empreinte écologique, si les pipelines de pétrole, de gaz naturel, de LGN/GPL terminent leur parcours au même endroit, dans la région de Prince Rupert.

Un corridor dans le nord-ouest du Canada offre l'avantage de points de rencontre multiples avec la vaste infrastructure du système de collecte de gaz de NOVA Gas Transmission de TransCanada dans le nord-ouest de l'Alberta, et avec le système de collecte de gaz en expansion de Spectra Energy dans le nord-est de la Colombie-Britannique.

Un corridor nord-est vers Prince Rupert pourrait également rejoindre les futurs pipelines de la vallée du Mackenzie transportant les ressources de l'Arctique, de la mer de Beaufort, du delta du Mackenzie et des Territoires du Nord-Ouest vers les marchés du Canada, des États-Unis et de la côte du Pacifique.

Avec l'oléoduc existant Keystone vers la côte du golfe du Mexique aux États-Unis, la ligne principale du système d'Enbridge vers le Midwest américain et l'oléoduc projeté Énergie Est vers la côte Est canadienne, on obtiendrait un vaste

pipeline network, and a major pipeline hub in northern Alberta that would efficiently tie together the immense hydrocarbon resources of northwest Canada and provide flexibility of access to the best prices available on world markets.

Canada exports about 80 per cent of its oil production. Ninety-nine per cent of those exports go to just one customer, the U.S., which is striving to become energy self-sufficient in oil. What business worthy of the name allows itself to be so reliant on just one customer?

A northwest Canada energy corridor respects the concerns, needs, legal responsibilities to and desires of First Nations, as well as environmental concerns far better than any other oil pipeline proposal to Canada's West Coast. It ties in well with current Canadian federal government priorities to improve the economic and social well-being of First Nations.

There must be direct, long-term economic benefit to First Nations from pipelines and facilities on First Nations lands. This could be achieved through federal loans providing a measure of capital participation by affected First Nations. There would also be significant benefit to First Nations, as well as project proponents, designing, constructing, operating and managing the energy corridor and associated pipelines and facilities with training and oversight provided by industry.

Coordinated leadership for a northwest Canada energy corridor will challenge Canadians. It is a complex mega-project that requires the leadership and support of the Canadian federal government, the provincial governments of British Columbia and Alberta, First Nations, affected municipalities, provincial power companies and, of course, companies in the oil and gas industry.

I'd like to direct the imagination of the committee to the east coast, 6,000 kilometres away from Prince Rupert.

One of the most important conditions for approving the Energy East pipeline must be either a 540-kilometer extension from its currently proposed terminus at the Canaport marine terminal near Saint John, New Brunswick, to the Strait of Canso, Nova Scotia Superport, or an agreement by Irving Oil to expand its Saint John refinery up to total capacity of 600,000 barrels a day, to eliminate the export of dilbit and heavy oils from the Canaport.

The proposed 1.1 million barrels a day will transport a variety of crude oils: dilbit, which is raw bitumen diluted with a solvent; syncrude, which is upgraded bitumen; and conventional medium and light oils, including very light shale oils.

réseau intégré de pipelines pour le pétrole, le gaz naturel, le GPL et les LGN, de même qu'une véritable plaque tournante dans le nord de l'Alberta pour le transport par pipeline des immenses ressources en hydrocarbure du nord-ouest canadien — tout en offrant un accès flexible aux meilleurs prix disponibles sur les marchés mondiaux.

Le Canada exporte environ 80 p. 100 de sa production pétrolière. Quatre-vingt-dix-neuf pour cent de ces exportations sont dirigées vers un seul client, les États-Unis, qui souhaite atteindre l'autosuffisance pétrolière. Quelle entreprise digne de ce nom peut se permettre de ne compter que sur un seul client?

Un corridor nord-ouest respecte les préoccupations, les besoins et les désirs des Premières Nations, de même que nos responsabilités légales envers elles, sans négliger les préoccupations environnementales, et ceci, bien mieux que toute autre proposition de pipeline vers la côte ouest canadienne ne saurait le faire. Ce projet concorde avec la priorité établie par l'actuel gouvernement fédéral d'améliorer le bien-être économique et social des Premières Nations.

Il doit découler des avantages directs et à long terme pour les Premières Nations de la construction de pipelines et d'installations en territoire autochtone. On pourrait y arriver avec des prêts du fédéral pour assurer une part de participation au capital par les Premières Nations affectées. Les Premières Nations, de même que les partisans du projet, tireraient également avantage de la conception, de la construction, de l'exploitation et de la gestion du corridor, des pipelines et des installations reliées. L'industrie veillerait à assurer la formation et la supervision.

La direction coordonnée d'un corridor de transport d'énergie dans le Nord-Ouest constituera un défi pour les Canadiens. Il s'agit d'un mégaprojet complexe qui requiert le leadership et le soutien du gouvernement fédéral du Canada, des gouvernements provinciaux de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, des Premières Nations, des municipalités affectées, des entreprises d'énergie et, bien sûr, des entreprises pétrolières et gazières.

J'aimerais maintenant rediriger l'imagination du comité vers la côte Est, à 6 000 kilomètres de Prince Rupert.

L'une des plus importantes conditions pour l'approbation de l'oléoduc Énergie Est semble être l'extension de 540 kilomètres depuis le terminal maritime actuellement proposé de Canaport, près de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, vers le Superport de la Nouvelle-Écosse dans le détroit de Canso, ou encore une entente d'Irving Oil pour l'agrandissement de sa raffinerie de Saint-Jean jusqu'à une capacité de 600 000 barils par jour, afin d'éliminer l'exportation de bitume dilué et de pétrole lourd depuis Canaport.

Le 1,1 million de barils par jour que l'on projette de transporter sera constitué de différents pétroles bruts : du bitume dilué; du syncrude, un bitume amélioré; du pétrole moyen et léger conventionnel, incluant du pétrole de schiste très léger.

The Saint John Canaport is located in the middle of the ecologically sensitive and pristine Bay of Fundy, which has even more cetacean issues than the Cacouna, Quebec marine terminal, which was cancelled because of possible effects on beluga whales in the St. Lawrence River. Each summer endangered North Atlantic right whales, and up to 14 other species of cetaceans, come to mate, play and feast in the Bay of Fundy, necessitating the current voluntary tanker exclusion zone in the middle of the bay.

Each day, 160 billion tonnes of seawater flow in and out of the bay during each of two tide cycles, more than the combined flow of the world's freshwater rivers, according to Tourism New Brunswick. A major oil spill near an expanded Canaport marine terminal would result in conventional crude oil, much worse, dilbit, being washed up and down the entire Bay of Fundy coastline twice daily by tides of up to 16 metres. How does one even begin, let alone contain and clean up a major oil spill under such conditions, even under ideal weather conditions?

Extending Energy East to the Canso Superport shares and reduces the risk and effects of any oil spills, as well as reducing the effects of crude oil tankers on marine life in the Bay of Fundy.

So, yes, upgrade, refine and produce petrochemicals in Saint John, and then export the high value-added refined products and petrochemicals from the Canaport.

However, export crude oils from the Canso Superport, the safest location for a marine terminal on Canada's East Coast, and the closest to markets in Europe and Western India, using the North Atlantic great circle shipping route. By tanker, at 12 knots, the Canso Superport is 1 1/4 days on the water closer to those markets than the Saint John Canaport.

That concludes my presentation.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Priaro.

Mr. Fogwill.

Allan Fogwill, President and Chief Executive Officer, Canadian Energy Research Institute: Thank you, senator, and thank you, committee, for inviting me to make a presentation to the Transport and Communications Committee on the study of the transport of crude oil in Canada.

The Canadian Energy Research Institute is a 40-year-old organization that provides objective research dealing with the economic and environmental impacts of energy issues. Due to our neutral status, we do not make recommendations or suggest policy options. We do our best to give government and industry factual evidence from which to base their decisions.

Le port Canaport de Saint-Jean est situé au cœur d'une zone écosensible et peu altérée dans la baie de Fundy, où les enjeux concernant des cétacées sont encore plus importants qu'au terminal maritime de Cacouna au Québec, où on a annulé un projet à cause des dangers possibles pour les bélugas du Saint-Laurent. Chaque été, la baleine franche de l'Atlantique Nord, une espèce menacée, et jusqu'à 14 autres espèces de cétacées, viennent s'accoupler, jouer et s'alimenter dans la baie de Fundy, ce qui rend nécessaire la zone d'exclusion volontaire actuelle au milieu de la baie.

Tous les jours, 160 millions de tonnes d'eau de mer entrent et sortent de la baie en fonction de deux cycles de marées, plus que la quantité d'eau combinée des rivières d'eau douce du monde entier, selon Tourisme Nouveau-Brunswick. Un déversement majeur près du terminal maritime Canaport agrandi ferait en sorte que du pétrole brut conventionnel ou, bien pire, du bitume dilué serait répandu sur toute la côte de la baie de Fundy par des marées de plus de 16 mètres. Comment peut-on imaginer maîtriser et nettoyer un déversement majeur dans de telles conditions, même avec des conditions météorologiques idéales?

Le fait de prolonger Énergie Est vers le Superport de Canso réduirait les risques et les effets d'une marée noire, tout en réduisant l'effet négatif des pétroliers géants sur la vie marine de la baie de Fundy.

Alors, d'accord pour la valorisation, le raffinage et la production de produits pétrochimiques à Saint-Jean, pour ensuite exporter les produits raffinés à grande valeur ajoutée depuis le Canaport.

Cependant, exportons le brut du Superport de Canso, l'endroit le plus sécuritaire pour un terminal maritime sur la côte Est du Canada, et le plus près des marchés d'Europe et d'Inde occidentale, en empruntant la voie de navigation du grand cercle de l'Atlantique Nord. Par pétrolier, à 12 nœuds, le Superport de Canso est à une journée et quart de navigation plus près de ces marchés que le Canaport de Saint-Jean.

Ceci met fin à ma présentation.

Le vice-président : Merci, monsieur Priaro.

Monsieur Fogwill.

Allan Fogwill, président et chef de la direction, Canadian Energy Research Institute : Merci, sénateur, et merci à votre Comité des transports et des communications de m'avoir invité à témoigner devant lui dans le cadre de l'étude sur le transport de pétrole brut au Canada.

Le Canadian Energy Research Institute, le CERI, est une organisation vieille de 40 ans qui constitue une source de recherche objective sur les impacts économiques et environnementaux des enjeux énergétiques. Notre statut neutre nous empêche de faire des recommandations ou de suggérer des politiques. Nous faisons de notre mieux pour fournir au gouvernement et à l'industrie des preuves fondées sur des faits, sur lesquelles ils peuvent baser leurs décisions.

There's a lot of debate in Canada right now about the transport of crude oil on pipelines and rail. As I see it, the argument breaks down into four questions: What is the physical risk to people living along the route in the case of an incident? What are the environmental impacts of such an incident? How does the addition of new transport capacity affect upstream emissions? And, are these costs offset by the benefits of increasing the transport of crude oil to tidewater?

CERI has not done any research into the risk of an incident along the route, nor the extent of the environmental impacts. We do see a couple of recent examples of pipeline leaks and train accidents, such as the Kalamazoo River in Michigan. This was the largest spill in the U.S., and clean-up costs approached \$800 million. Another example of an incident is the fatal Lac-Mégantic crude oil spill on a rail line. The loss of 47 people was tragic. No cost benefit assessment of that accident could convince family and friends that the loss of their loved one was worth it.

We know there is a risk for pipeline and rail transport of crude. The question is, should this mean not allowing such transport or putting in better safeguards to further minimize the risk? If we take our cue from other industries such as airline service or prescription drugs, the clear direction is, increase safety measures to reduce harm, while still allowing the activity to continue.

Taking the third question of upstream emissions, the debate is focused on the higher emissions from oil sands production. Due to the higher energy use in producing oil from oil sands, there is a correlation between increased production and increased emissions.

However, a study produced by CERI last year showed that, with the best-in-class technology that exists today, emissions from oil sands can be reduced by 29 per cent. Interestingly, that is equivalent to the differential between emissions from oil sands crude and crude from the Middle East or the U.S. This latter observation comes from work done by the Carnegie Endowment for International Peace, which developed an Oil-Climate Index. This means with investment and innovation in oil sands production, oil sourced from Alberta would be similar in emission impacts with oil from the U.S. or the Middle East.

That being the case, emissions are still occurring and people are rightly concerned about climate change and its long-term impact globally. The federal and provincial and territorial governments are hard at work drafting a comprehensive climate strategy that will deal with the emissions concern. If we have faith in that process and those potential policies, should those same concerns be considered in the crude transport question? Surely, the policies, when completed, will take into account public interest and greenhouse gas emissions and determine an optimum

Un débat fait rage au Canada en ce moment sur le transport du pétrole brut par pipeline et par train. À mon avis, l'argument peut se scinder en quatre questions : Quel est le risque physique des gens vivant près du corridor en cas d'incident? Quels seraient les impacts environnementaux d'un tel incident? Comment une capacité accrue de transport peut-elle affecter les émissions en amont? Et, ces coûts sont-ils compensés par les avantages du transport de pétrole brut vers la mer?

Le CERI n'a pas fait de recherche sur les risques d'un incident le long du corridor de transport, ni sur l'ampleur des impacts environnementaux. Nous avons quelques exemples récents de fuites de pipelines et d'accidents de train, comme à la rivière Kalamazoo au Michigan. Il s'agit du plus important déversement aux États-Unis, et les frais de nettoyage ont frôlé les 800 millions de dollars. Un autre exemple d'incident est le déversement tragique de pétrole brut à Lac-Mégantic. La perte de 47 vies fut dramatique. Aucune évaluation coûts-avantages de cet accident ne convaincrerait les familles et les amis que la perte de leur être cher en valait la peine.

Nous savons que le transport du brut par pipeline et par train suppose un risque. La vraie question se pose ainsi : devrions-nous interdire ce transport ou mettre en place de meilleures mesures de sécurité pour minimiser les risques? Si nous regardons ce qui est fait dans d'autres industries comme le transport aérien ou les médicaments sous ordonnance, il semble clair que l'on privilégie la mise en place de mesures de sécurité accrues et la poursuite des activités.

En ce qui a trait à la troisième question portant sur les émissions en amont, le débat est axé sur les émissions élevées provenant de la production dans les sables bitumineux. Vu l'utilisation élevée d'énergie dans la production du pétrole des sables bitumineux, il existe une corrélation entre l'augmentation de la production et l'augmentation des émissions.

Cependant, une étude effectuée par le CERI l'année dernière démontrait que, avec la meilleure technologie disponible aujourd'hui, les émissions des sables bitumineux pourraient être réduites de 29 p. 100. Fait intéressant, ceci correspond à la différence entre les émissions pour la production de brut à partir des sables bitumineux et le brut du Moyen-Orient ou des États-Unis. Cette dernière observation vient du travail effectué par le Carnegie Endowment for International Peace, qui publie un indice pétrole-climat. Ceci signifie qu'en investissant et en innovant, la production de pétrole des sables bitumineux de l'Alberta serait similaire en fait d'émissions au pétrole des États-Unis ou du Moyen-Orient.

Ceci dit, les émissions continuent et les gens ont raison de se préoccuper de l'impact global et à long terme du changement climatique. Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux travaillent fort pour mettre au point une stratégie climatique exhaustive pour répondre aux préoccupations quant aux émissions. Si nous faisons confiance à ce processus et aux politiques qui en découleront, devrions-nous traiter des mêmes préoccupations dans le transport du pétrole? Les politiques, lorsqu'elles seront prêtes, tiendront certainement compte de

approach. Addressing them during the review of crude transport seems duplicative and of little value. It might even result in a tribunal issuing decisions that are not consistent with government policy.

So we know there is some risk to the transport of crude in Canada, even tragic circumstances. We know with appropriate technology innovation and government policy, the emissions issue can be dealt with. What remains is whether the benefits of transporting crude in Canada, and in particular to tidewater, outweigh the risk.

By way of example, in 2014 CERI produced a cost-benefit analysis of the Energy East Pipeline project. Our analysis showed that over the 28-year period of the research, the pipeline alone added almost \$34 billion to the Canadian economy. This works out to approximately \$1.2 billion per year. It would create about 48,000 jobs during construction and 7,900 during operations. Interestingly, the largest economic benefit for this project is to Central Canada. GDP impacts in Ontario and Quebec come to almost \$20 billion.

One calculation we did not do at the time is the higher price the Western Canadian producers would receive for their crude oil. As a captive supplier to the U.S., Western producers face a discounted price averaging \$15 compared to the West Texas Intermediate price point. It's difficult to say what the actual impact would be bringing Canadian oil to tidewater, but in another study CERI completed this year on price impacts, we calculated a \$1.7 billion benefit to the Canadian economy each year for a \$1 increase in the average price of crude. Let's assume, then, that the discount could be reduced by \$5. That would mean an increase of \$8.5 billion to the Canadian economy each year, and this number does not include the balance of trade benefits by purchasing oil domestically instead of imports.

To summarize, the risk of transport is real and can have tragic consequences. Emissions can be managed through technology innovation and government policy, and the clear decision in this example is for policy-makers to determine whether the benefit to the economy of approximately \$9.7 billion a year is worth taking on that risk.

Another question is this: Should some of those risks be mitigated by allocating some of the economic benefit to those most at risk? This is an approach that should be considered when assessing the costs and benefit of crude oil transport in Canada.

Thank you.

The Deputy Chair: I thank both the witnesses.

We'll move to questions.

l'intérêt public, des émissions de gaz à effet de serre et elles établiront une approche optimale. Reprendre ces considérations dans l'étude sur le transport du pétrole brut semble répétitif et peu utile. Il pourrait même en résulter qu'un tribunal émette des décisions qui soient en contradiction avec la politique gouvernementale.

Alors, nous savons que le transport de brut au Canada est risqué, qu'il peut même s'avérer tragique. Nous savons qu'avec l'innovation technologique et les politiques gouvernementales appropriées, le problème des émissions sera abordé. Il reste donc à voir si les avantages de transporter du brut au Canada, en particulier vers l'océan, compensent les risques.

À titre d'exemple, en 2014, le CERI a produit une analyse coûts-avantages pour le projet de pipeline Énergie Est. Notre analyse montrait que sur la période de 28 ans de la recherche, le pipeline à lui seul ajoutait 34 milliards de dollars à l'économie canadienne. Ceci équivaut à environ 1,2 milliard de dollars par année. Cela créerait environ 48 000 emplois durant la construction et 7 900 durant l'exploitation. Fait intéressant, le centre du Canada tirerait le plus gros avantage économique de ce projet. Les impacts sur le PIB en Ontario et au Québec atteignent presque 20 milliards de dollars.

À l'époque, nous n'avions pas pris en compte le prix plus élevé que les producteurs de l'Ouest canadien recevraient pour leur pétrole brut. Comme ils sont prisonniers du marché américain, les producteurs de l'Ouest reçoivent un prix réduit d'environ 15 \$ par rapport au prix repère West Texas Intermediate. Il est difficile de prédire quel serait l'impact réel du transport du pétrole canadien jusqu'à l'océan, mais dans une autre étude réalisée cette année par le CERI sur l'impact sur les prix, nous avons calculé que l'économie canadienne tirerait un avantage de 1,7 milliard de dollars chaque année pour chaque augmentation d'un dollar du prix moyen du brut. Assumons donc que la réduction soit diminuée de 5 \$. Cela signifierait une augmentation de 8,5 milliards de dollars pour l'économie canadienne chaque année, et ce chiffre n'inclut pas les avantages sur la balance commerciale d'acheter du pétrole domestique au lieu de l'importer.

En résumé, le risque du transport est réel et peut avoir des conséquences tragiques. Les émissions peuvent être maîtrisées grâce à l'innovation technologique et aux politiques gouvernementales. Les décideurs doivent maintenant évaluer si l'apport approximatif de 9,7 milliards de dollars par année à l'économie vaut que l'on prenne ce risque.

On peut également poser la question : ces risques ne devraient-ils pas être atténués en allouant une partie des retombées économiques aux populations les plus à risque? C'est une approche que l'on devrait envisager lorsqu'on fait l'analyse coûts-avantages du transport du brut au Canada.

Merci.

Le vice-président : Je remercie les deux témoins.

Nous allons passer aux questions.

Senator Black: Mr. Fogwill, that was a tremendous presentation. Thank you for that.

I had never heard of the concept of possibly sharing economic advantage to those who have assumed greater risk. I think that's a very interesting concept. Has your organization done any further work on that, that we could have a look at?

Mr. Fogwill: We're right in the middle of doing a review of the situation in British Columbia with respect to natural gas development, and part of that is looking at some of the agreements that the proponents of these projects have entered into with various First Nations. A lot of them have an economic element to them. That economic benefit is, in part, of course, due to the increased risk that that First Nation is taking on because of their close location to the route. Once that's available, we can of course share that with the committee.

Senator Black: That would be wonderful, if you would. Thanks very much. It's a very interesting thought.

Mr. Priaro, in terms of accord, myself and my colleague Senator Tannas are very much encouraging our colleagues at the Senate on another committee we sit on to study this very concept, but our concept, or the concept that we're talking about, would be a corridor that runs from Labrador, ultimately picks up at Fort McMurray through to Prince Rupert, the so-called the northern corridor. Have you ever heard any conversation around that?

Mr. Priaro: Not conversation, but I've read a little bit about the idea, yes.

Senator Black: I just flag it for you because, if we move forward to study this, and this would be at the Banking, Trade and Commerce Committee — and I say “if” because I don't control that, obviously — you might want to flag that, because you're certainly an individual we would want to hear from in greater detail.

Mr. Priaro: Okay.

Senator Black: I'm going to move on quickly from the corridor to the east coast. My question is simple. If the Energy East were to terminate at Canso as opposed to Saint John, could a spur line be built from the main line to Saint John in sufficient volume to provide for the needs that are being met?

Mr. Priaro: I think the main target should be Saint John, and the extension for any significant crude oil exports probably should go to Canso. But the line, I think, should have at its start at Saint John as the main target.

Senator Black: I had it backwards. So the spur would be from Saint John to Canso.

Mr. Priaro: That's how I would view it.

Le sénateur Black : Monsieur Fogwill, votre témoignage était très intéressant. Je vous en remercie.

Je n'avais jamais entendu parler du concept de partage des retombées économiques avec ceux qui assument le plus grand risque. Je pense que c'est un concept intéressant. Votre organisation a-t-elle fait plus de travail sur ce sujet, que nous pourrions examiner?

M. Fogwill : Nous sommes en train de procéder à ce genre d'examen de situation en Colombie-Britannique, en ce qui a trait au développement du gaz naturel, et une partie du travail consiste à examiner les ententes que les partisans de ces projets ont signées avec différentes Premières Nations. Nombre d'entre elles comportent un élément économique. Cet avantage économique est en partie justifié en raison du risque accru auquel s'exposent les Premières Nations, vu la proximité du corridor. Quand elle sera disponible, nous pourrions en faire part au comité, bien sûr.

Le sénateur Black : Ce serait excellent, s'il vous plaît. Merci beaucoup, ce sont des réflexions très intéressantes.

Monsieur Priaro, en fait d'accord, mon collègue le sénateur Tannas et moi-même encourageons beaucoup nos collègues au Sénat dans un autre comité auquel nous siégeons, à étudier ce même concept, seulement le concept dont nous parlons serait un corridor qui partirait du Labrador, en passant par Fort McMurray jusqu'à Prince Rupert, ce qu'on appelle le corridor nordique. Avez-vous entendu des conversations en ce sens?

M. Priaro : Non, aucune conversation, mais j'ai fait quelques lectures sur le sujet, oui.

Le sénateur Black : Je l'ai simplement porté à votre attention, parce que si nous allons de l'avant dans l'étude de cette question, et cela devrait se faire dans le cadre du Comité sénatorial des banques et du commerce — et je dis « si », parce que je ne contrôle pas cela, de toute évidence — vous pourriez vouloir soulever cette question, parce que vous êtes certainement l'un de ceux qui voudraient en entendre parler plus en détail.

M. Priaro : D'accord.

Le sénateur Black : Je vais passer rapidement de la question du corridor à celle de la côte Est. Ma question est simple. Si Énergie Est doit aboutir à Canso plutôt qu'à Saint-Jean, est-ce qu'une ligne secondaire pourrait être construite à partir de la ligne principale vers Saint-Jean avec un volume suffisant pour répondre aux besoins?

M. Priaro : Je pense que la cible principale devrait être Saint-Jean, et la prolongation aux fins d'exportation de tout volume important de pétrole brut devrait probablement viser Canso. Mais en ce qui concerne le pipeline, je pense que sa cible principale devrait être Saint-Jean.

Le sénateur Black : Je l'avais inversé. La conduite secondaire devrait alors se rendre de Saint-Jean à Canso.

M. Priaro : C'est mon point de vue.

Senator Black: I have some colleagues on this committee who have some interest in this aspect of the file, and I'm just trying to come up to speed as to the most efficient way —

Mr. Priaro: There could be an additional spur down to revitalize the Dartmouth refinery depending on efficiencies.

Senator Black: That's interesting.

Mr. Priaro: Obviously, Irving is looking for more refining capacity because it just bought a small refinery in Ireland. If there was a pipeline out to New Brunswick and Nova Scotia, perhaps they might look at what they could do with the Dartmouth equipment, which is not in good shape, I understand, but there might be possibilities there.

Senator Black: Presuming Irving's needs are met, is there going to be excess product that could be sent on to Canso or is Irving's concept that they're going to use it all?

Mr. Priaro: No, I think there would be excess product. Energy East is designed to transport 1.1 million barrels a day. Right now, the Irving refinery can refine up to about 320,000 barrels a day.

Senator Black: Oh, I see.

Mr. Priaro: They have plans that they shelved a while back to double the capacity of the refinery to 600,000 barrels a day, so that leaves half a million barrels a day.

Right now, the Montreal refinery is being supplied by the reversed Line 9 from the U.S., so depending on who can provide the best price, lowest tariffs, there might be some volumes that can go to the Montreal refinery, some volumes might end up at the Lévis refinery, and the rest of it could supply Saint John, and whatever was left over would go to Canso as crude oil —

Senator Black: For overseas shipment.

Mr. Priaro: Yes.

Senator Black: Your concept is that there would be no overseas shipment from Saint John. Saint John would use the product for Irving's purposes.

Mr. Priaro: Right.

Senator Black: Anything to go to India goes from Canso to India.

Mr. Priaro: Right.

Senator Black: Thank you.

Senator Mercer: I want to fix a little terminology issue for those people here who aren't from the east coast. When we use the word "Canso," we mean the Strait of Canso. There's a community called Canso, which doesn't play or factor into this at all.

Le sénateur Black : J'ai quelques collègues membres de ce comité qui s'intéressent à cet aspect du dossier, mais j'essaie simplement de me mettre à jour le plus efficacement possible...

M. Priaro : Il pourrait y avoir une conduite additionnelle pour revitaliser la raffinerie de Dartmouth en fonction de l'efficacité des rendements.

Le sénateur Black : C'est intéressant.

M. Priaro : Évidemment, Irving cherche à augmenter sa capacité de raffinage parce qu'elle vient de se porter acquéreur d'une petite raffinerie en Irlande. S'il y avait un pipeline vers le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, elle pourrait évaluer les possibilités d'utilisation de l'équipement de Dartmouth, qui n'est pas en bon état, si je comprends bien, mais des possibilités pourraient se présenter.

Le sénateur Black : En supposant que les besoins de la société Irving sont satisfaits, une production excédentaire pourrait-elle être acheminée vers Canso ou Irving entend-elle utiliser toute la production?

M. Priaro : Non, je pense qu'il y aura des quantités en surplus. Le pipeline Énergie Est est conçu pour transporter 1,1 million de barils par jour. À l'heure actuelle, la raffinerie d'Irving peut traiter environ 320 000 barils par jour.

Le sénateur Black : Oh, je vois.

M. Priaro : Des plans de l'entreprise, mis sur la glace il y a quelque temps, visent à doubler la capacité de la raffinerie pour la porter à 600 000 barils par jour, ce qui laisserait un demi-million de barils par jour.

À l'heure actuelle, la raffinerie de Montréal est approvisionnée par la ligne 9 venant des États-Unis, selon le fournisseur qui consent les meilleurs prix, les tarifs les plus bas; il pourrait y avoir des quantités dirigées vers la raffinerie de Montréal, un certain volume pourrait se rendre à la raffinerie de Lévis et le reste pourrait approvisionner Saint-Jean, et tout le pétrole brut qui resterait serait expédié à Canso.

Le sénateur Black : Pour des expéditions outre-mer.

M. Priaro : Oui...

Le sénateur Black : Votre concept est tel qu'il n'y aurait pas d'expéditions outre-mer à partir de Saint-Jean. Le produit à Saint-Jean serait utilisé par Irving pour ses propres besoins.

M. Priaro : Exact.

Le sénateur Black : Ce qui doit être exporté en Inde transiterait par Canso.

M. Priaro : Exact.

Le sénateur Black : Merci.

Le sénateur Mercer : J'aimerais régler un petit problème de terminologie ici à l'intention des personnes qui ne sont pas originaires de la côte Est. Quand nous utilisons le terme « Canso », nous voulons parler du détroit de Canso. Il y a une localité appelée Canso qui ne joue aucun rôle dans ce projet.

The Deputy Chair: It's on the mainland.

Senator Mercer: It's on the mainland, not on the Cape Breton side at all.

One of the issues you talked about is the line from Saint John to the Strait of Canso, that being the spur line as opposed to the main line. Would it not make sense that that would be the main line, since we only have the one customer in New Brunswick and potentially we have all kinds of customers around the world that we would be able to reach from the Strait of Canso? Would it not make more sense to have the main line go into the Strait of Canso, with the necessary spur line going off to the refinery in Saint John? Of course, I would encourage the Irving operation to double the size of the refinery as well. If there's a business case for it, get it done; let's get the construction of that done, too, because that's obviously an economic generator as well.

Mr. Priaro: Yes, I'm not sure that it's terribly important which one is the spur line and which is the main line. I guess I was thinking in terms of the bulk — the majority of the volumes would be used up as far as Saint John, and then there'd be a smaller volume that would end up in Canso. I would just call it the "spur" in that respect. But you could just say branches somewhere in New Brunswick, and part of it goes to Saint John and part of it goes to Canso.

Senator Mercer: Senator MacDonald will talk about the natural gas pipeline that already exists from Nova Scotia coming west and south and that in the not-too-distant future they'll run out of product from Sable Island. Senator MacDonald — and I'm giving him credit for bringing this idea up — has talked about reversing the use of the natural gas pipeline to facilitate that so that we may be able to jump-start the Nova Scotia portion of this by using that line. Have you made any study of that?

Mr. Priaro: No, I haven't looked into that in much detail. I believe I'm aware that Pieridae Energy has a proposal for an LNG plant at Goldboro, and I thought that they had perhaps started construction already on that.

Senator Mercer: I just double-checked here, and they're still in the licensing stage.

Mr. Priaro: Oh, are they?

Senator Mercer: But unlike other LNG plants in the east coast, there's not a lot of opposition to the one in Goldboro, because Nova Scotians are wise people and they know that there are jobs involved.

Mr. Priaro: That's very near the Strait of Canso.

Senator Mercer: You can't see it from there, but it's close.

The Deputy Chair: Before I go to Senator Tannas, I just wanted to put some context on what Senator Mercer was saying about the Canada northeast pipeline, which all the Sable feedstock goes

Le vice-président : C'est sur la partie continentale.

Le sénateur Mercer : C'est sur la partie continentale, pas du tout du côté du Cap-Breton.

L'un des enjeux dont vous avez parlé est la ligne qui relie Saint-Jean au détroit de Canso, qui est la ligne secondaire par rapport à la ligne principale. Ne serait-il pas judicieux que ce soit la conduite principale, puisque nous n'avons qu'un client au Nouveau-Brunswick et que nous avons potentiellement toute une gamme de clients dans le monde entier que nous aimerions desservir à partir du détroit de Canso? Cela n'aurait-il pas plus de sens que la ligne principale mène au détroit de Canso, avec l'indispensable ligne secondaire se rendant à la raffinerie de Saint-Jean? Bien sûr, j'encouragerais Irving à doubler la capacité de sa raffinerie. Si cela se justifie sur le plan commercial, allons-y; faisons en sorte que la construction aille de l'avant, parce que c'est également un moteur économique.

M. Priaro : Oui, je ne suis pas certain que ce soit si important que l'une soit la ligne principale et l'autre la ligne secondaire. Je pensais au vrac — le plus important volume se rendrait à Saint-Jean, et un petit volume aboutirait à Canso. Je l'appellerais simplement la « ligne secondaire » à cet égard. Mais vous pouvez simplement parler de conduites quelque part au Nouveau-Brunswick, dont l'une se rend à Saint-Jean et l'autre à Canso.

Le sénateur Mercer : Le sénateur MacDonald parlera des pipelines de gaz naturel qui existent déjà en Nouvelle-Écosse, venant de l'ouest et du sud et qui, dans un avenir pas si lointain, seront à court de produit en provenance de Sable Island. Le sénateur MacDonald — et je lui reconnais le mérite d'avoir eu cette idée — a parlé de la possibilité d'inverser le pipeline de gaz naturel pour faciliter les choses, ce qui nous permettrait d'utiliser cette conduite pour redémarrer promptement la portion du pipeline en Nouvelle-Écosse. Avez-vous mené des études à ce sujet?

M. Priaro : Non, nous n'avons pas examiné cette possibilité en détail. Je crois que Pieridae Energy se propose de construire une usine de liquéfaction de gaz naturel à Goldboro, et je pense qu'ils en ont déjà commencé la construction.

Le sénateur Mercer : J'ai fait une vérification et ils en sont toujours à l'étape de la délivrance de permis.

M. Priaro : Oh, vraiment?

Le sénateur Mercer : Mais à la différence des autres usines de liquéfaction de gaz naturel sur la côte Est, il n'y a pas beaucoup d'opposition à celle de Goldboro, parce que les Néo-Écossais sont des gens avisés et qu'ils savent qu'il y a des emplois en jeu.

M. Priaro : C'est vraiment proche du détroit de Canso.

Le sénateur Mercer : Vous ne pouvez pas le voir d'ici, mais ce n'est pas loin.

Le vice-président : Avant de céder la parole au sénateur Tannas, je voudrais simplement mettre en contexte les propos du sénateur Mercer au sujet du réseau pipelinier du nord-est du

into. They're expecting that line to be empty in 18 months. That's a relatively new line, and it runs right up to Canaport refinery; it's right there.

So they're reversing a lot of pipeline; the TransCanada proposal reverses a lot of pipeline. The only thing they would have to do to be able to send all the feedstock they want to Canso is, there's a spur line now that runs from Goldboro to Port Hawkesbury to Point Tupper, which is a narrow gauge. They'd have to put a standard size line in there, but that's the only modification they have to make.

The right-of-way is there, and if more gas comes in sometime — let's say they're successful at Goldboro — they can always build another gas pipeline beside the existing one to carry gas.

I just wanted to bring that to your attention, Mr. Priaro.

Senator Tannas: Would either of you be able to give us a little economics lesson on why it is that we can't find our way to refining crude oil on the west coast for our own use and also for export as refined products?

I've never found what I consider to be a clear explanation as to why it is that the rest of the world can refine products, and somehow we're not allowed to or the economics don't work. Can either of you shed some light on that?

Mr. Fogwill: I can. There are a couple of points.

First, we do refine products here, but we refine it for our needs, which is almost exactly the same situation you have in other jurisdictions. They will have sufficient refining capacity for their own needs.

One of the reasons why they do that is because, in many jurisdictions, they have very unique requirements for the refined products. So if you shipped refined products from Canada to somewhere else, there's the possibility you would have to re-refine it to get it to the specifications that they're looking for. There's always the issue, as the transporter of the refined products, could also require, even if the specs were right at the beginning, because of the transport time, it may have to be re-refined at the other end.

Crude is much more stable, and it just seems to have worked out that most people are looking at refined products in a very regional area as opposed to refining the products and shipping them away.

Canada, qui achemine toute la matière première provenant de l'île de Sable. On s'attend à ce que, d'ici 18 mois, ce gazoduc soit vide. Il est relativement nouveau et il se rend jusqu'à la raffinerie Canaport; c'est juste là.

Ils ont donc commencé à inverser le débit du gazoduc; la proposition de TransCanada prévoit l'inversion d'une grande partie du réseau pipelinier. La seule chose que l'entreprise devrait faire pour pouvoir transporter toute la matière première vers Canso serait de modifier l'écartement de la ligne secondaire reliant Goldboro à Port Hawkesbury et Point Tupper; elle devra installer une voie à écartement normal, mais c'est simplement une modification.

L'emprise est déjà là, et si le volume de gaz augmente un jour — si jamais l'exploitation de Goldboro était une réussite —, l'entreprise pourra toujours construire un autre gazoduc le long de celui qui existe déjà pour l'acheminement du gaz.

Je voulais simplement attirer votre attention là-dessus, monsieur Priaro.

Le sénateur Tannas : L'un d'entre vous peut-il nous donner un bref cours d'économie pour nous expliquer pourquoi nous ne trouvons pas le moyen de raffiner notre pétrole brut sur la côte ouest pour répondre à nos propres besoins et aussi aux fins d'exportation de produits raffinés?

Je n'ai jamais trouvé d'explication satisfaisante pour m'aider à comprendre pourquoi le reste du monde est capable de raffiner des produits, tandis que nous, pour une raison ou une autre, nous ne sommes pas autorisés à le faire ou parce que ce n'est pas économiquement avantageux. L'un de vous peut-il éclairer notre lanterne?

M. Fogwill : Je peux le faire. Il y a deux ou trois points à prendre en considération.

Premièrement, nous raffinons des produits ici, mais seulement pour satisfaire nos propres besoins; les autres pays se trouvent dans une situation à peu près identique. Nous possédons une capacité de raffinage suffisante pour satisfaire nos propres besoins.

L'une des raisons, c'est que beaucoup de pays ont des besoins très spécifiques en matière de produits raffinés. Ainsi, si vous expédiez des produits raffinés canadiens vers l'étranger, il est possible que vous soyez obligés de les raffiner à nouveau selon les spécifications du client. En tant que transporteur du produit raffiné, vous risquez toujours d'être obligé de le raffiner encore une fois à destination, même si le produit répondait aux spécifications au départ. Cela est attribuable à la durée du transport.

Le brut est beaucoup plus stable, mais il se trouve que la plupart des gens souhaitent maintenant que les produits soient raffinés à proximité de leur région et non plus au point de départ avant d'être acheminés.

Senator Tannas: So none of our oil that goes to Texas and Oklahoma would find itself refined and on a boat going somewhere else; is that right?

Mr. Fogwill: Depending on what the customers were looking for, they could refine it up to a higher grade, so there could be partial refining.

Senator Tannas: Partial refining.

Mr. Fogwill: But for the most part, the bulk of the shipments is crude.

Mr. Priaro: I have a couple of things to add.

On the last question, the U.S. is actually exporting refined products to the Caribbean and South America. They've got a good business refining and exporting products, and I'm sure some of that would include some of our crude that's being refined and exported to some of those countries that don't have that kind of refining capacity that's available on the gulf coast.

As far as what's happening on the west coast, one of the reasons refineries right now aren't that attractive is because we are able to batch refined products down the existing Trans Mountain pipeline to the Lower Mainland where there is a 50,000 barrel refinery, Chevron's Burnaby Refinery, but that only provides about a third of the demand of the Lower Mainland and the islands. The rest is batched down the pipeline from Alberta, and I believe that Trans Mountain pipeline is the only in North America that carries a whole range of products from refined products to crudes to dilbit. They carry just about everything down that line.

But as far as a new refinery on the coast, there are two proposals to build refineries on the West Coast. I believe they both want to use rail, or even truck, to get the raw bitumen there. My problem with that is that you're building a high technology refinery in an isolated area. Your costs are going to be high. It's going to be a tough haul that way. In effect, you're refining for export, but I see that a great deal of the ownership of such a refinery would be foreign. As far as building such a refinery, most of the products would be built in Korea or somewhere else and shipped across the Pacific.

So I don't see a great deal of benefit for Canadians sending a raw product to the coast and having all the added value obtained by other countries. I don't see there's a great deal of domestic benefit to a situation like that.

Senator Tannas: But the environmental risks are significantly different, are they not?

Le sénateur Tannas : Don, notre pétrole expédié au Texas ou en Oklahoma ne serait pas raffiné avant d'être transporté ailleurs par navire-citerne, c'est bien cela?

M. Fogwill : Cela dépend de ce que veulent les clients, ils pourraient le raffiner à un grade supérieur. Il pourrait donc y avoir un raffinage partiel.

Le sénateur Tannas : Un raffinage partiel.

M. Fogwill : Mais en général, le gros de la cargaison est du brut.

M. Priaro : J'aurais quelques détails à ajouter.

Pour répondre à la dernière question, les États-Unis exportent des produits raffinés vers les Antilles et l'Amérique du Sud. Ils font de bonnes affaires en raffinant et en exportant des produits, et je suis certain qu'une partie de notre pétrole brut qui est raffiné et exporté vers ces pays qui ne possèdent pas même capacité de raffinage que les entreprises implantées sur le golfe du Mexique.

Concernant ce qui se passe sur la côte Ouest, l'une des raisons pour lesquelles les raffineries ne présentent pas un grand intérêt, c'est parce que nous sommes capables d'acheminer des produits raffinés par le pipeline Trans Mountain vers la vallée du Fraser où se trouve une raffinerie d'une capacité de 50 000 barils, la raffinerie de Chevron, à Burnaby, mais elle ne répond qu'au tiers de la demande provenant de la vallée du Fraser et des îles. Le reste est acheminé par l'oléoduc en provenance de l'Alberta; je pense que le pipeline Trans Mountain est le seul en Amérique du Nord à transporter toute une gamme de produits, notamment des produits raffinés, du brut et du « dilbit » ou bitume dilué. On achemine n'importe quoi dans cet oléoduc.

Concernant l'implantation d'une nouvelle raffinerie sur la côte, deux propositions ont été déposées en vue de la construction de raffineries sur la côte Ouest. Dans les deux cas, les promoteurs souhaitent utiliser le chemin de fer, ou même des camions, pour y acheminer le bitume brut. Le problème, à mon avis, c'est qu'on veut construire une raffinerie à la fine pointe de la technologie dans un endroit isolé. Les coûts seront élevés. Ce sera une entreprise difficile. En effet, on veut raffiner le pétrole pour l'exporter, mais je constate qu'une telle raffinerie appartiendrait en grande partie à des intérêts étrangers. Pour la construction de cette raffinerie, la majorité des pièces proviendraient de la Corée ou d'ailleurs et seraient acheminées par le Pacifique.

Je pense que ce ne serait pas avantageux pour les Canadiens d'expédier du brut sur la côte si toute la valeur ajoutée profite à des pays étrangers. Cela ne serait pas très rentable pour nous.

Le sénateur Tannas : Mais les risques pour l'environnement sont d'un tout autre ordre, n'est-ce pas?

Mr. Priaro: I suppose in a way you could say, because you're not exporting dilbit or heavy oils, you're exporting refined products, the risk is somewhat lessened in the case of a spill. The lighter a product is, the more likely it is to evaporate and there would be less damage to the water and the coast.

Senator Tannas: Thank you.

The Deputy Chair: I just want to throw some questions out there before I forget them, and you can both answer them.

Getting back to the refinery situation, it's always about getting oil to the refineries in the east; the small capacity out here on the West Coast. Am I naive to assume that, if you had the corridor going to Prince Rupert and you had the bitumen going to Point Tupper, and you knew you had a steady source of this product at a really good price for the next century, is it too much to assume that somebody in business in the oil industry wouldn't build a state-of-the-art refinery in Prince Rupert and Point Tupper and export this product for the next century?

Mr. Fogwill: I know there is one proposal that actually is in the works. I'm not sure of the name of the company, but they're talking about building a refinery on the west coast. The economics are quite challenging.

Even the one that is being built here in Alberta had a break-even price of oil at \$82 a barrel. It's supposed to be coming online and being commissioned this year, so it's going to be under water for the first few years, until the price of oil goes up. So it's a challenging set of economics.

The Deputy Chair: I want to make the point and make you aware that at Point Tupper there's a brownfield site, the former Gulf refinery, and one of the challenges is to get environmental approval for a new site. It wouldn't be hard to get one for that site. I just wanted to put that out there.

Senator Mercer: Senator MacDonald brought up a point, and then you brought up another point about a couple of dormant refineries: the one at the Strait of Canso and the one in Halifax. Someone suggested perhaps the Irvings might want to look at purchasing the Halifax one at least and using it to service that market.

Has anyone done an analysis of what it would cost to retool a dormant refinery to get it back into operation? Imperial Oil obviously didn't get out of the refinery business in Nova Scotia because it was just so profitable. I'm 69 years old. I don't remember when that refinery wasn't there. That's how old the refinery is.

Senator Black: That old?

Senator Mercer: It's probably older than me.

M. Priaro : D'une certaine manière, on pourrait dire cela, je suppose, parce que nous n'exporterions pas de bitume ni de pétrole lourd, mais des produits raffinés, ce qui réduit le risque en cas de déversement. Plus le produit est léger, plus il est susceptible de s'évaporer. Les dommages seraient donc moins graves pour l'eau et le littoral.

Le sénateur Tannas : Merci.

Le vice-président : Avant d'oublier, j'aimerais vous poser quelques questions à tous les deux.

Pour revenir aux raffineries, le but est toujours d'acheminer le pétrole vers les raffineries de l'Est; la capacité de raffinage est faible ici sur la côte Ouest. Supposons que vous avez le corridor vers Prince Rupert et que vous pouvez acheminer le bitume vers Point Tupper, et que vous pouvez compter sur une source stable de ce produit à un très bon prix pour les 100 prochaines années, suis-je naïf ou trop optimiste de penser qu'une entreprise du secteur pétrolier ne se lancerait pas dans la construction d'une raffinerie de pointe à Prince Rupert et à Point Tupper afin d'exporter du pétrole raffiné pendant les 100 prochaines années?

M. Fogwill : À ma connaissance, une proposition est actuellement en cours d'élaboration. Je ne me souviens pas du nom exact de la compagnie, mais elle parle de construire une raffinerie sur la côte Ouest. Économiquement parlant, c'est tout un défi.

Même pour celle qui est actuellement en construction ici en Alberta, le prix de vente au seuil de la rentabilité avait été établi à 82 \$ le baril. Comme elle doit être mise en service cette année, elle sera donc dans le rouge durant les premières années, tant que le prix du pétrole n'augmentera pas. C'est donc une conjoncture difficile.

Le vice-président : J'aimerais vous faire remarquer qu'à Point Tupper, il y a un site désaffecté, l'ancienne raffinerie Gulf, et que l'un des problèmes est d'obtenir l'approbation environnementale pour ce site. Je tenais simplement à le signaler.

Le sénateur Mercer : Le sénateur MacDonald a soulevé un point et vous nous ensuite parlé de deux raffineries inactives : une première dans le détroit de Canso et l'autre à Halifax. Quelqu'un a laissé entendre que les Irving seraient peut-être intéressés à acheter celle d'Halifax et à l'utiliser pour desservir ce marché.

A-t-on fait une analyse pour savoir combien cela coûterait de rééquiper une raffinerie inactive afin de la remettre en service? De toute évidence, Imperial Oil a décidé de ne pas se retirer du secteur du raffinage en Nouvelle-Écosse parce qu'il est très rentable. J'ai 69 ans et d'aussi loin que je me souviens, cette raffinerie a toujours été là. Elle a au moins mon âge.

Le sénateur Black : Tant que cela?

Le sénateur Mercer : Elle est probablement plus vieille que moi.

Mr. Priaro: I think Irving Oil has a leg up on some of its competition because it has a great market penetration in the U.S. northeast, supplying refined products for distribution in the U.S., and that's the market that they would look at serving.

They might be able to make the Dartmouth refinery just take a certain type of feedstock that would be very economical to get the refinery going again, and just produce a specific narrow range of products for the market.

To refine large quantities of raw bitumen and heavy oils, there's going to have to be some expensive upgrades done to the Irving refinery, but they're going to have economies of scale to justify it and hopefully the price that will give them the margin to carry such a project through.

Senator Mercer: I don't think we've ever thought a lot about exporting refined products as opposed to exporting the bitumen. As you say, the requirements at the other end vary from place to place. I'm thinking out loud here — the Irving refinery in Saint John is close to the U.S. market and they do have a large penetration in the U.S. northeast for the retail sale of gas and oil.

When does it cross over that it becomes more economical to service the local market, I guess?

Mr. Priaro: The local market would be small in comparison. In principle, it's always a good idea to buy local. Local jobs refining, local jobs distributing and the money that the local spends stays in the local economy, so there's that type of economic benefit to doing things locally.

Senator Mercer: I found your west coast proposal interesting. We're going to Vancouver tonight so we may hear more about this tomorrow. It seems to me that the difficulty getting social licence is an issue in British Columbia. You say there's a refinery; I think you said it was Chevron refinery?

Mr. Priaro: Yes.

Senator Mercer: Is there an opportunity to increase the size of that without having to get new social licence?

Mr. Priaro: I don't think there's any opportunity to increase the size of that refinery. I think the real opportunity there, if the Trans Mountain expansion goes ahead, would be to actually run the pipeline down the Roberts Bank rail corridor to Tsawwassen, B.C., where there's already a coal terminal and a container terminal.

Senator Mercer: Right at Roberts Bank.

M. Priaro : Je pense que la compagnie Irving a une longueur d'avance sur ses concurrentes parce qu'elle jouit d'un taux élevé de pénétration du marché dans le nord-est des États-Unis, où elle vend des produits raffinés qui sont ensuite distribués à la grandeur du pays. Et c'est justement ce marché que ses concurrentes envisageraient de desservir.

Ils décideront peut-être qu'utiliser la raffinerie de Dartmouth seulement pour le traitement d'un certain type de matière première moins coûteux, ce qui leur permettrait de remettre la raffinerie en service et de n'y produire qu'une étroite gamme de produits destinés au marché.

Pour raffiner de gros volumes de bitume non traité et de pétrole lourd, il faudrait que la raffinerie Irving se lance dans un coûteux projet de revalorisation, mais pour que cela en vaille la peine, elle devra réaliser des économies d'échelle et, espérons-le, obtenir un prix lui donnera la marge de manœuvre dont elle a besoin pour mener ce projet à terme.

Le sénateur Mercer : Je pense que nous n'avons pas suffisamment envisagé d'exporter des produits raffinés au lieu d'exporter du bitume. Comme vous le dites, les exigences à destination varient d'un endroit à l'autre. Je suis en train de réfléchir à voix haute — la raffinerie d'Irving de Saint-Jean se trouve à proximité du marché américain et jouit d'une forte pénétration sur le marché nord-est des États-Unis pour la vente au détail de gaz et de pétrole.

À partir de quel moment devient-il plus rentable de desservir le marché local?

M. Priaro : Le marché local serait restreint en comparaison. En principe, c'est toujours une bonne idée de privilégier les achats locaux. Les emplois locaux dans le secteur du raffinage, les emplois locaux dans celui de la distribution et l'argent que dépensent les gens de la région restent dans l'économie locale. Ce sont autant de retombées économiques générées par les entreprises locales.

Le sénateur Mercer : Votre proposition pour la côte Ouest me semble intéressante. Nous nous rendons à Vancouver ce soir et nous en apprendrons peut-être davantage à cet égard à notre réunion de demain. En Colombie-Britannique, la question de l'acceptabilité sociale semble poser problème. Vous dites qu'il existe une raffinerie; vous avez parlé, je pense, de la raffinerie Chevron?

M. Priaro : Oui.

Le sénateur Mercer : Est-il possible de l'agrandir sans avoir à passer à nouveau par le processus d'adhésion sociale?

M. Priaro : Je ne pense pas qu'il soit possible d'agrandir la raffinerie. La seule possibilité, si jamais le projet de prolongement du pipeline Trans Mountain va de l'avant, serait de prolonger le pipeline jusqu'au corridor ferroviaire reliant Roberts Bank et Tsawwassen, en Colombie-Britannique, où il existe déjà un terminal charbonnier et un terminal de conteneurs.

Le sénateur Mercer : À Roberts Bank même?

Mr. Priaro: Yes.

Senator Mercer: Yes. I've been there.

Mr. Priaro: Have a mooring buoy out in the water, in deep enough water, and export the crude from there. I don't see that there would be social licence from the City of Vancouver or the City of Burnaby, the third largest municipality on the Lower Mainland, to increase the number of tankers through Vancouver's harbours from 34 to well over 400 per year. I don't think the social licence will ever be there for that.

The project might get approved, but it won't have the backing of the citizens of Vancouver and Burnaby.

Senator Mercer: The other complication is, of course, that the Port of Vancouver is famously slow and famously tied up because of labour disputes. They have multiple labour contracts that need to be negotiated.

By the way, there has not been a labour stoppage on the Port of Halifax since 1972. If you want to ship in a secure port, Halifax is the place.

Mr. Priaro: There would be many benefits to re-route the end leg of the Trans Mountain pipeline down to Roberts Bank. The pipeline farm on Burnaby Mountain, which is acknowledged by the local authorities to be a public hazard, could be eliminated. You could remove two terminals from Vancouver's harbours, one for their refinery and there's an export terminal as well for the pipeline. You can eliminate all that infrastructure and not send any more tankers at all, eliminate all the tankers through Vancouver's harbours, if you re-routed the end leg of the Trans Mountain pipeline down to Roberts Bank. I think the people who live there would be very happy for that kind of outcome.

Senator Mercer: So social licence would be easier to obtain.

Mr. Priaro: For that. Now, there would be objections. The Roberts Bank area is considered to be an environmentally sensitive area, so it's not without issues that way either.

Senator Mercer: We talked about the Bay of Fundy, and in your presentation you talked about the right whales, et cetera. That area of the Pacific Northwest is a favourite breeding ground for whales. I've been there and seen them.

Mr. Priaro: Yes, hence the recommendation to go to Prince Rupert. It's as far north as you can go on Canada's west coast and still be in Canada. You're right up against Alaska.

Aside from the safety of the area for marine terminals and marine shipping, the other point is, what's out of sight is out of mind.

Senator Mercer: You've already got a railroad.

M. Priaro : Oui.

Le sénateur Mercer : Oui. J'y suis déjà allé.

M. Priaro : Pourquoi ne pas installer une bouée d'amarrage au large, en eau profonde, et exporter le brut à partir de là. Je ne crois pas que les gens de Vancouver ou de la ville de Burnaby, la principale ville de la vallée du Fraser, accepteraient un projet qui ferait passer de 34 à plus de 400 le nombre de navires-citernes qui transiteront chaque année par les ports de Vancouver. Je crois que ce projet ne recevra jamais l'adhésion sociale.

Le projet pourrait être approuvé, mais il n'aura jamais le soutien des citoyens de Vancouver et de Burnaby.

Le sénateur Mercer : L'autre problème est, bien sûr, le fait que le port de Vancouver a la réputation d'être lent et souvent paralysé par des conflits syndicaux. De nombreux contrats de travail doivent être négociés.

En passant, il n'y a pas eu d'arrêt de travail au port d'Halifax depuis 1972. Si vous voulez expédier vos produits dans un port sûr, Halifax est l'endroit idéal.

M. Priaro : Il y aurait de nombreux avantages de revoir le tracé du dernier segment du pipeline Trans Mountain vers Roberts Bank. Cela permettrait de supprimer le parc de réservoirs du mont Burnaby, que les autorités locales considèrent comme un danger public, c'est bien connu. Cela permettrait également de supprimer deux terminaux dans les ports de Vancouver, le premier utilisé par la raffinerie et l'autre comme terminal d'exportation pour l'oléoduc. Si le tracé du dernier segment du pipeline Trans Mountain vers Roberts Bank était modifié, cela permettrait de supprimer toute cette infrastructure, de ne pas mettre un seul navire-citerne de plus en circulation et d'éliminer tous les navires-citernes qui transitent par les ports de Vancouver. Je pense que les résidents de la région se réjouiraient de ce résultat.

Le sénateur Mercer : Il serait alors plus facile de faire accepter le projet par les citoyens.

M. Priaro : Ce projet-là. Mais il y aurait des objections. La région de Roberts Bank est considérée comme une zone écosensible, il y a donc des problèmes de ce côté également.

Le sénateur Mercer : Nous avons discuté de la baie de Fundy et, dans votre exposé, vous avez parlé du droit des baleines et d'autres enjeux. Cette région nord-ouest, sur le Pacifique, est une aire de production de prédilection pour les baleines. J'en ai vu lorsque j'y suis allé.

M. Priaro : Oui, c'est pourquoi nous recommandons d'aller à Prince Rupert. C'est l'endroit le plus au nord où il est possible d'aller, tout restant au Canada. C'est tout près de l'Alaska.

Outre l'aspect sécuritaire de cette zone pour l'installation de terminaux maritimes et pour la navigation maritime, elle présente également l'avantage que ce qui est à l'abri des regards ne dérange personne.

Le sénateur Mercer : Il y a déjà un chemin de fer.

Mr. Priaro: There's a railroad there.

Senator Mercer: You could probably parallel the pipeline next to the railroad. I don't know the layout of the land.

Mr. Priaro: I don't think they follow the railroad. That would be one option. I don't know how close Eagle Spirit Energy looked at that option, but the route they picked now doesn't really follow the railroad.

Senator Mercer: But there's a separate route that probably doesn't require as much; it would require a fair amount of licence from the Aboriginal groups, though.

Mr. Priaro: As far as the Prince Rupert area goes, I think there's a great deal of social licence supporting a pipeline there, gas and oil, but it's got to be done right.

Senator Mercer: From all the people affected, including Aboriginal groups.

Mr. Priaro: Calvin Helin's brother, John Helin is mayor of Lax Kw'alaams Band, and they recently had a vote that went two thirds in favour of an LNG plant in the Prince Rupert area.

Senator Mercer: That speaks volumes.

Mr. Priaro: Yes.

Senator Black: I want to understand a little bit more, because you're on to a very important issue, that being the potential reconsideration of the terminus of the Trans Mountain pipeline from Burnaby to Roberts Bank. I want to physically picture that. Rather than going into Burnaby, before you get to the edge of Burnaby, it would in theory go down through White Rock to Roberts Bank.

Mr. Priaro: Before you even get to the Fraser River, so you eliminate crossing the Fraser River. You eliminate the tank farm. You use the railway right-of-way. You basically parallel it right beside it and run it right down to where you've got the existing coal and container terminal and the ferry terminal.

I even thought B.C. Ferries could sell the Tsawwassen terminal, build a new terminal out by the airport, which would make access much easier for people who live in Vancouver, and then perhaps convert the ferry terminal to a marine terminal.

Senator Black: Very interesting thinking.

We're in the complete realm of hearsay. Why hasn't Kinder Morgan proposed that?

Mr. Priaro: They have looked at that. They said it was too expensive.

Senator Black: I've got it. Thank you very much.

M. Priaro : Oui, il y a un chemin de fer là-bas.

Le sénateur Mercer : Vous pourriez probablement tracer le parcours de l'oléoduc parallèlement à celui du chemin de fer. Je ne connais pas la configuration du terrain.

M. Priaro : Je ne crois pas qu'il suivrait le même parcours que le chemin de fer, mais ce serait une possibilité. Je ne sais pas si Eagle Spirit Energy a sérieusement envisagé cette option, mais le tracé qu'ils ont choisi ne suit pas vraiment le chemin de fer.

Le sénateur Mercer : Mais il existe un autre parcours qui n'exige probablement pas autant d'efforts; il devrait toutefois recevoir l'adhésion des groupes autochtones.

M. Priaro : En ce qui concerne la région de Prince Rupert, je pense qu'il y a un solide soutien social à l'égard d'un pipeline, pour le transport du gaz et du pétrole, mais il faudra faire les choses correctement.

Le sénateur Mercer : De la part de tous les groupes touchés, y compris des groupes autochtones.

M. Priaro : Le frère de Calvin Helin, John Helin, est maire de la bande Lax Kw'alaams. Un vote a récemment eu lieu là-bas et les deux tiers des membres se sont prononcés en faveur de l'implantation d'une usine de GNL dans la région de Prince Rupert.

Le sénateur Mercer : On parle alors de gros volumes.

M. Priaro : Oui.

Le sénateur Black : J'aimerais que vous m'expliquiez un peu mieux, parce que c'est un point fort important que vous soulevez, comment on pourrait modifier le tracé du terminal du pipeline Trans Mountain entre Burnaby et Roberts Bank. J'aimerais visualiser cela. Au lieu de vous rendre à Burnaby, avant d'arriver en périphérie de Burnaby, vous bifurqueriez, en théorie, par White Rock puis vers Roberts Bank.

M. Priaro : Avant même d'arriver au fleuve Fraser, vous élimineriez ainsi la traversée du fleuve. Vous élimineriez aussi le parc de réservoirs. Vous utiliseriez l'emprise ferroviaire. Vous auriez un tracé parallèle qui mènerait jusqu'à l'actuel terminal de charbon et de conteneurs et jusqu'au terminal ferroviaire.

J'ai même pensé que B.C. Ferries pourrait vendre le terminal de Tsawwassen et en construire un nouveau à proximité de l'aéroport, ce qui faciliterait l'accès aux gens qui vivent à Vancouver. Par la suite, peut-être convertir le terminal ferroviaire en un terminal maritime.

Le sénateur Black : C'est une idée très intéressante.

Nous sommes dans le royaume des suppositions ici. Pourquoi les gens de Kinder Morgan n'ont-ils pas proposé ce projet?

M. Priaro : Ils l'ont envisagé, mais ils ont trouvé que cela coûterait trop cher.

Le sénateur Black : J'ai compris. Merci beaucoup.

Mr. Priaro: But if you're not going to get approval to go to Burnaby, then you've got to pay the piper if you want a pipeline.

Senator Black: But they have NEB authority to go to Burnaby?

Mr. Priaro: They do, with 157 conditions, I believe.

Senator Black: So there could be 158 conditions. You're proposing or suggesting that one of them being you would change the terminus.

Mr. Priaro: The NEB has ruled, so I think we're past the conditions. I don't know if they can go back and add conditions, but certainly the government, the cabinet, can impose their own conditions and say yes, but only if you do this.

Senator Black: Thank you.

The Deputy Chair: I want you both to respond to this. I referred to what you mentioned about upgrading to syncrude to move some of the petroleum.

Would the economics be the same going westward as going eastward; and would an upgraded petroleum in the line address a lot of the environmental concerns that people push back on when it comes to the movement of this product?

Mr. Priaro: I can address that last question quite well.

The National Academy of Sciences of the U.S. just issued a major report early this year. They looked at the effect of dilbit in pipelines and the effects on the environment if there was a spill. They concluded that there was a substantive difference between a dilbit spill as far as its effect on the environment compared to the normal types of crude oil that were being transported through the United States.

Yes, if we were able to come up with a low-cost, partial upgrading process that would eliminate the need for dilbit, that we could upgrade bitumen to the point where you could pump it without needing the diluent, not only would we save about \$10 a barrel for bitumen — because you've got to import that diluent from the U.S. gulf coast. If you don't have your own domestic supply in Alberta, you've got to import it from the U.S. You've got to pay pipeline fees to the oil sands, then you've got to pump that 30 per cent diluent with the bitumen all the way to your markets in the Midwest U.S. or the gulf coast. So there are those savings, which is about \$10 a barrel.

M. Priaro : Mais s'ils n'ont pas l'autorisation d'aller à Burnaby, ils devront alors payer la facture pour avoir un pipeline.

Le sénateur Black : Mais ils ont obtenu l'autorisation de l'ONE d'aller à Burnaby.

M. Priaro : Oui, assortie de 157 conditions, je pense.

Le sénateur Black : Il pourrait donc y en avoir 158. Vous êtes l'un de ceux qui proposent ou laissent entendre qu'une option consisterait à changer le terminal.

M. Priaro : L'ONE s'est prononcée, et je pense donc que nous avons rempli les conditions. Je ne sais pas si l'office peut revenir en arrière et ajouter des conditions, mais le gouvernement, le cabinet, peut certes imposer ses propres conditions et dire, oui, à condition que vous fassiez ceci.

Le sénateur Black : Merci.

Le vice-président : J'aimerais vous entendre tous les deux là-dessus. Je reviens sur ce que vous aviez dit au sujet de la valorisation du brut en pétrole synthétique pour faciliter l'acheminement d'une partie du pétrole.

Sur le plan économique, est-ce que ce serait la même chose de l'acheminer vers l'ouest que vers l'est; et est-ce que l'acheminement de pétrole valorisé par oléoduc soulève des problèmes environnementaux susceptibles d'inciter les gens à s'opposer au transport de ce produit?

M. Priaro : Je peux aussi répondre à cette dernière question.

La National Academy of Sciences des États-Unis a publié un rapport marquant au début de l'année. Les chercheurs se sont penchés sur le transport par pipeline de « dilbit » ou bitume dilué et sur les répercussions d'un hypothétique déversement sur l'environnement. Ils en sont arrivés à la conclusion qu'il existait une grande différence entre les dommages environnementaux causés par un déversement de dilbit comparativement à un déversement de types réguliers de pétrole brut acheminés à la grandeur des États-Unis.

Oui, si nous sommes capables de mettre au point un processus de valorisation à faible coût permettant d'éliminer la nécessité du dilbit, nous pourrions valoriser le bitume de manière à pouvoir le pomper sans ajout de diluant, non seulement nous économiserions environ 10 \$ par baril de bitume — parce que nous devons importer le diluant de la côte américaine du golfe du Mexique. Si nous n'avions pas notre propre source d'approvisionnement ici en Alberta, nous devrions alors l'importer des É.-U. Il faudrait alors payer les frais des pipelines jusqu'aux sables bitumineux, ajouter 30 p. 100 de diluant au bitume et l'expédier vers les marchés du Midwest américain ou sur la côte du golfe du Mexique. Nous faisons donc des économies, soit environ 10 \$ le baril.

In addition to that, you're adding value to the product, which stays domestically, in Canada. Most environmentalists would agree that dilbit is the least preferable product to have spilled into water. They would all enjoy a situation where we could eliminate pipeline in dilbit anywhere.

Mr. Fogwill: I'd be speculating if I was going to say whether or not environmental groups or others would be concerned about if it's dilbit or diluent or light crude in a line.

The debate that I'm aware of is about oil sands in general being encouraged to increase production and, therefore, increase greenhouse gas emissions. I don't think it would have any impact on people's concern for a project if what we were doing was upgrading the bitumen to some synthetic crude level that it could flow in the pipeline.

The real issue is that there is a concern about emissions, and pipelines are a way to encourage increased production in oil, and those increased emissions are what people are concerned about.

Mr. Priaro: Yes, I agree that the opposition really is to the emissions from the oil sands, and in a way, they're using pipelines to try to choke off the production in the oil sands.

But if we could upgrade, not only would we add value in Canada, but we would remove one argument that they can't use the pipeline issue and they've got to focus more on the greenhouse gas emission issue, which Albertans are trying to address from the oil sands.

I think by removing one issue we would benefit and it would allow more focus on the greenhouse gas emissions issues in the oil sands.

The Deputy Chair: If we've got these lines, both the west and east coasts, do we need or do we want the XL pipeline?

Mr. Priaro: In my opinion, when we're already exporting 99 per cent of our exports to the U.S., why do we want another pipeline to the U.S.? We should be looking for new markets, period.

The Deputy Chair: Plus, once it goes to the east and west coast, we'll get Brent price for that petroleum.

Mr. Priaro: Hopefully.

The Deputy Chair: Close to it. It certainly won't be West Texas or Western Canada Select.

Mr. Priaro: I've never seen the justification for XL.

En plus de cela, le produit à valeur ajoutée que vous obtenez reste ici au Canada. La plupart des environmentalistes s'entendraient pour dire que le « dilbit » est produit qui a les pires répercussions s'il est déversé dans l'eau. Ils se réjouiraient tous de la possibilité de supprimer un pipeline de « dilbit » n'importe où.

M. Fogwill : C'est de la pure spéculation, mais je pense que les groupes environnementaux ou autres se soucient peu de savoir si un pipeline transporte du « dilbit », du diluant ou du pétrole brut léger.

Le débat auquel nous assistons porte sur le fait qu'on encourage les compagnies d'extraction de sables bitumineux à augmenter leur production et, partant, leurs émissions de gaz à effet de serre. Je ne pense pas que les gens seraient moins inquiets si on décidait de valoriser le bitume en brut synthétique pour l'acheminer par pipeline.

Le véritable enjeu, c'est que les émissions sont préoccupantes et que les pipelines constituent un encouragement à augmenter la production pétrolière. Et ce qui inquiète les gens, c'est justement l'augmentation des émissions à effet de serre.

M. Priaro : Oui, je suis d'accord que l'opposition sociale vise précisément les émissions générées par les sables bitumineux; dans un sens, les gens s'en prennent aux pipelines pour tenter de paralyser la production dans les sables bitumineux.

Mais si nous pouvions valoriser le produit, non seulement nous ferions profiter le Canada de la valeur ajoutée, mais nous pourrions aussi décourager les gens de s'en prendre aux pipelines; ils devront alors diriger davantage leur opposition sur le problème des émissions de gaz à effet de serre, à l'instar des Albertains qui tentent de régler ce problème directement à partir des exploitations de sables bitumineux.

Je pense qu'en supprimant ce problème, nous en bénéficierions et cela nous permettrait de nous concentrer sur les problèmes posés par les émissions de gaz à effet de serre générées par l'exploitation des sables bitumineux.

Le vice-président : Si nous finissons par avoir ces pipelines, tant vers l'ouest que vers l'est, aurons-nous vraiment besoin du pipeline Keystone XL? Le voulons-nous vraiment?

M. Priaro : À mon avis, comme nous acheminons déjà 99 p. 100 de nos exportations vers les États-Unis, pourquoi voulons-nous un autre pipeline vers les É.-U.? Nous devrions chercher de nouveaux marchés, tout simplement.

Le vice-président : De plus, dès que nous aurons un pipeline vers la côte Est et vers la côte Ouest, nous vendrons ce pétrole au prix du Brent.

M. Priaro : Espérons-le.

Le vice-président : À un prix très similaire. Nous n'obtiendrons certainement pas le prix du West Texas ou du Western Canada Select.

M. Priaro : Je n'ai jamais trouvé que le XL était justifié.

The Deputy Chair: Particularly, it would pretty well dry up if we had our own separate access.

Mr. Priaro: I think XL is dead unless a Republican president is elected. I don't think XL would ever get built under a Democratic president.

Senator Mercer: But the border will be closed with Donald Trump.

Mr. Fogwill: I would look at it from the point of view that it doesn't matter if there's a concern about whether the government thinks there's too much capacity or not. I would say the market will determine if there's going to be a third pipeline, because it will be those people who are putting their money at risk to make that investment.

If we get an expansion of the Trans Mountain pipeline and we get the conversion for the Energy East project, we're talking about a equivalent of 1.7 million barrels a day capacity that is available that's not available right now, and then if some other investors can come along and say "I can make a better deal by bringing your oil down to the U.S.," and we've covered off all the concerns related to the environment and public safety, have at 'er, go for it. Who cares.

Senator Mercer: My last question is a touch off the topic, but it does relate to if there is a need for a pipeline going north-south.

How secure do you think the American supply is? They've been moving to the point where they can self-supply. How secure do you think that is? Is that realistic? How long is it going to last?

Mr. Priaro: They're importing a significant amount of oil. They have tremendous shale gas resources there, and I've seen forecasts that, even under some fairly low price scenarios, that production will continue to increase. They have sufficient reserves that they're not going to peak down there until 2025 or 2030. They've got 10 or 15 years before they even reach the peak of their shale oil.

I don't think they will ever get to the point where they will be entirely self-sufficient in oil, but I think they will get to the point where they need less and less of our crude. That's another reason why we have to look for new markets.

Senator Mercer: It's another great reason why we need new customers.

Mr. Fogwill: It's imperative, actually. It's an imperative. Both in oil and gas, we are losing our major market.

Senator Mercer: It's the reality that we see, and accepting your argument, that should make the approval, with all the usual restrictions, of pipelines a lot easier. It makes sense. Do we want to go out of business here?

Le vice-président : Surtout qu'il serait à sec si jamais nous avions d'autres accès.

M. Priaro : Je pense que le projet XL est mort, à moins que les Américains élisent un président républicain. Je ne crois pas que le projet XL verra le jour sous un président démocrate.

Le sénateur Mercer : Mais si c'est Donald Trump, il fermera la frontière.

M. Fogwill : Regardons les choses sous un angle différent. Il importe peu que le gouvernement pense que la capacité est trop forte. À mon avis, c'est le marché qui déterminera s'il y aura un troisième pipeline, ce sont les gens qui mettent leur argent à risque pour investir dans ce projet qui auront le dernier mot.

Si nous prolongeons le pipeline Trans Mountain et si nous obtenons l'autorisation de convertir le pipeline dans le cadre du projet Énergie Est, nous aurons alors une capacité équivalant à 1,7 million de barils par jour, bien supérieure à celle que nous avons actuellement. Ensuite, si d'autres investisseurs viennent nous dire qu'ils peuvent nous faire de meilleurs prix en acheminant notre pétrole vers le sud, vers les É.-U., et que nous réussissons à dissiper toutes les préoccupations liées à l'environnement et à la sécurité publique, alors allons-y. Pourquoi pas?

Le sénateur Mercer : Ma dernière question déborde un peu du sujet, mais pas vraiment, si jamais nous avons besoin d'un pipeline nord-sud.

Dans quelle mesure les réserves américaines sont-elles assurées? Les Américains sont maintenant capables de s'autosuffire. Dans quelle mesure leurs réserves sont-elles fiables? Est-ce réaliste? Combien de temps vont-elles durer?

M. Priaro : Les Américains importent une énorme quantité de pétrole. Ils ont d'incroyables ressources de gaz de schiste là-bas et selon les prévisions que j'ai vues, même dans des scénarios de prix très bas, cette production continuera d'augmenter. Ils ont suffisamment de réserves et celles-ci atteindront leur sommet vers 2025 ou 2030. Ils ont encore 10 ou 15 ans devant eux avant d'atteindre le maximum de leur gaz de schiste.

Je pense qu'ils n'arriveront jamais à s'autosuffire complètement, mais ils finiront par avoir de moins en moins besoin de notre brut. C'est une autre raison qui devrait nous inciter à nous tourner vers de nouveaux marchés.

Le sénateur Mercer : C'est une autre bonne raison de chercher de nouveaux clients.

M. Fogwill : C'est impératif, en fait. C'est un impératif. Tant pour le pétrole que pour le gaz, nous allons perdre notre principal marché.

Le sénateur Mercer : C'est la réalité que nous voyons et, si j'en juge par ce que vous avez avancé, cela favoriserait l'approbation des pipelines, avec toutes les restrictions d'usage. C'est raisonnable. Est-ce le moment de mettre fin à nos travaux?

Mr. Priaro: For example, Senator Mercer, Obama has initiated a program to increase the fuel economy of the heavy transportation sector — heavy engines, heavy trucks — by 25 per cent. The transportation sector is the largest user of liquid fuels in the U.S. If they can get a 25 per cent reduction there, that's going to reduce their demand for crude oil right there, just from their transportation sector, just from that one measure.

Senator Mercer: Thank you.

Senator Black: I want to pick up on the word “imperative” that you just used. It is a good word that I would recommend to our analyst as we move through this and think about title and whatnot. “Imperative” is a very good word. Thanks for that, because it is imperative.

Mr. Fogwill: It is imperative.

The Deputy Chair: Northern Gateway, unless the government appeals this and tries to do something, would appear to be dead. Does that increase the opportunity to build the northern route to Prince Rupert?

Mr. Priaro: Certainly, as would a federal cabinet turning down the Trans Mountain pipeline. I can't see the federal cabinet turning down both the Trans Mountain expansion and Energy East. I think there's a possibility that they could approve both, but really what is most likely is that one gets approved and one gets turned down. Politically, how can Prime Minister Trudeau turn both down or approve both? I think some political capital is going to be lost either way.

I don't know what he's going to do, but I'm just trying to analyze the situation, approve one and turn one down.

If he approves the Trans Mountain pipeline, maybe that means he can't approve Energy East, or if he approves Energy East, that means he won't approve Trans Mountain, but, in that case, can we get the northern energy corridor approved?

It's going to take more time. The Trans Mountain expansion is the most politically expedient solution. It can be done the quickest, but in the long run, I don't think it's the best solution for Canada. I think the energy corridor to Prince Rupert, in the long run, is the best answer, and that's what we should be working toward.

As a matter of fact, after this meeting, I'm going to speak with TransCanada. I have a meeting with the vice president, liquids pipelines, and I've actually talked to Alex Pourbaix, the chief operating officer of TransCanada. I've met with him. I've met with Steve Laut, president of CNRL, on this northern energy corridor, and I'm getting positive feedback from both of them.

I think they're interested. It's something that has not received its due of media coverage. I'm trying to get people thinking about this proposal as the best alternative that we have after Energy East.

M. Priaro : À titre d'exemple, sénateur Mercer, le président Obama a lancé un programme visant à augmenter de 25 p. 100 les économies de carburant dans le secteur du transport lourd — moteurs et camions. Le secteur du transport est le plus important consommateur de combustibles liquides aux États-Unis. S'ils réussissent à obtenir une réduction de 25 p. 100 chez eux, cela aura pour effet de réduire leur demande de pétrole brut, uniquement grâce au secteur du transport, uniquement grâce à cette mesure.

Le sénateur Mercer : Merci.

Le sénateur Black : Je voudrais revenir sur le mot « impératif » que vous venez d'employer. C'est un mot judicieux que je recommanderai à notre analyste lorsque nous commencerons à réfléchir au titre de notre rapport. « Impératif » est un excellent mot. Je vous en remercie, parce que c'est impératif.

M. Fogwill : C'est indispensable.

Le vice-président : À moins que le gouvernement ne fasse appel et tente de faire quelque chose, le pipeline Northern Gateway semble condamné. Cela va-t-il accroître les possibilités de construire la route du nord jusqu'à Prince Rupert?

M. Priaro : Certainement, tout comme si le Cabinet fédéral s'opposait au pipeline du réseau Trans Mountain. Je ne vois pas comment le gouvernement fédéral pourrait refuser le projet d'agrandissement du réseau Trans Mountain et Energie Est. Je pense qu'il est possible qu'il approuve les deux, mais il est plus probable qu'un projet sera approuvé et l'autre rejeté. Sur le plan politique, comment le premier ministre Trudeau pourrait-il rejeter ou approuver les deux? Je pense qu'il risque de perdre du capital politique d'une façon ou d'une autre.

Je ne sais pas ce qu'il va faire, j'essaie seulement d'analyser la situation, va-t-il en approuver un et rejeter l'autre.

S'il approuve le pipeline Trans Mountain, il ne pourra peut-être pas approuver Energie Est, ou s'il approuve Energie Est, il n'approuvera pas le Trans Mountain, mais, dans ce cas, pourra-t-on faire approuver le corridor énergétique du Nord?

Il va falloir plus de temps. L'expansion du réseau Trans Mountain est la solution la plus rapide sur le plan politique. Il peut être le plus rapide à construire, mais je ne pense que ce soit la meilleure solution pour le Canada à long terme. Je pense que le corridor énergétique vers Prince Rupert est la meilleure solution à long terme, et c'est ce sur quoi nous devrions travailler.

D'ailleurs je vais parler avec des gens de TransCanada après cette réunion. J'ai une réunion avec le vice-président pour les pipelines de liquides et j'ai parlé à Alex Pourbaix, le chef de l'exploitation à TransCanada. Je l'ai rencontré. J'ai rencontré Steve Laut, président de CNRL, au sujet du corridor énergétique du Nord, et les deux m'ont donné des rétroactions positives.

Je pense qu'ils sont intéressés. Le projet n'a pas reçu la couverture médiatique qu'il aurait dû avoir. J'essaie de convaincre les gens qu'il s'agit de la meilleure solution après Energie Est.

The Deputy Chair: If I could just finish up on this, then, in regard to Energy East, with the exception of exporting directly to the Far East, eastern Asia, from the west coast, the truth is almost every other export market, certainly in Asia, India, west of it, it's quicker and cheaper and more accessible to go from the east coast than the west coast.

Mr. Fogwill: That's correct.

Mr. Priaro: Yes. The distance from Edmonton to the west coast of India is shorter than the distance from Edmonton to the west coast of India going through Vancouver.

The Deputy Chair: Through Nova Scotia.

Mr. Priaro: Yes.

The Deputy Chair: Substantially.

Senator Mercer: It's an ongoing argument that those of us from the east have, to get people to understand the concept that going all the way across this country is closer to India than it is going just to the Pacific.

The Deputy Chair: It's one thing that is maybe not appreciated out West. I think there's a very broad consensus in the Maritime provinces — I believe I'm safe in saying this — that we're very accepting of bringing that petroleum east and exporting it through our ports. I don't think there are the same challenges there that there would be on the west coast.

If we can just finish up with this one statement, it's something for you to reflect on. We're talking about oil. I've spent five years on the Energy committee as well. I think there's a big gas situation coming down the pipe for Canada as well that nobody is discussing, and maybe the Energy Committee will have a go at that, but there's going to be a real energy shortfall, a gas shortfall in many parts of this country, the ability to get it to market. We're going to have to look at that in the future. Maybe we'll get you back in the future to say a few words about that.

Thank you both for being here.

Honourable senators, I wish to welcome our next group of witnesses: from the Young Pipeliners Association of Canada, Tran Mah-Paulson, President and Chief Executive Officer, Central Executive Committee; Kevin Tsang, Board Member and Vice President, Central Executive Committee; and Peter Tanchak, Board Member and Vice President, Central Executive Committee.

Gentlemen, please begin your presentations, and afterwards the senators will have questions.

Tran Mah-Paulson, President and Chief Executive Officer, Young Pipeliners Association of Canada: Thank you for the honour and privilege of being able to come before the Senate today and share our views.

Le vice-président : J'aimerais terminer cette question, concernant Energie Est, à l'exception des exportations directes vers l'Extrême-Orient, l'Asie de l'Est, à partir de la côte ouest, en réalité, pour presque tous les autres marchés d'exportation — certainement en Asie, en Inde, à l'ouest de ce pays —, il est plus rapide, moins cher et plus accessible de partir de la côte est que de la côte ouest.

M. Fogwill : C'est exact.

M. Priaro : Oui. La distance d'Edmonton vers la côte ouest de l'Inde est plus courte que celle d'Edmonton vers la côte ouest de l'Inde en passant par Vancouver.

Le vice-président : Par la Nouvelle-Écosse.

M. Priaro : Oui.

Le vice-président : De beaucoup.

Le sénateur Mercer : Sur la côte est, nous essayons constamment de faire comprendre aux gens qu'il est plus court de traverser tout le pays pour rejoindre l'Inde, plutôt que de passer par le Pacifique.

Le vice-président : C'est quelque chose qu'on ne comprend pas bien dans l'Ouest. Je pense pouvoir dire, sans me tromper, qu'il y a un large consensus dans les provinces maritimes pour dire que nous n'avons aucun problème à recevoir notre pétrole de l'Ouest pour l'exporter depuis nos ports. Je ne pense pas qu'il y a les mêmes problèmes qu'il y aurait sur la côte ouest.

J'aimerais terminer sur une observation, pour vous donner matière à réfléchir. Nous parlons de pétrole. J'ai également siégé cinq ans au Comité de l'énergie. Je pense que le gaz naturel va bientôt poser de gros problèmes au Canada, et personne n'en parle. Le Comité de l'énergie va peut-être étudier la question, mais nous allons subir une vraie pénurie de gaz dans de nombreuses régions du pays, en raison de la difficulté de l'acheminer au marché. C'est une question sur laquelle il va falloir nous pencher. Nous vous demanderons peut-être de revenir pour en reparler.

Merci pour votre présence.

Honorables sénateurs, nous allons accueillir nos prochains témoins qui représentent la Young Pipeliners Association of Canada, soit Tran Mah-Paulson, président et directeur général de Young Pipeliners Association of Canada, Kevin Tsang, membre du conseil et vice-président, comité central exécutif, et Peter Tanchak, membre du conseil et vice-président du comité central exécutif.

Messieurs, veuillez commencer vos exposés, après quoi les sénateurs vous poseront leurs questions.

Tran Mah-Paulson, président et directeur général, Young Pipeliners Association of Canada : Je vous remercie de l'honneur et du privilège de pouvoir nous exprimer devant le Sénat aujourd'hui et de vous faire part de nos idées.

We are a panel representing the Young Pipeliners Association of Canada, YPAC. I'm Tran Mah-Paulson, as introduced, the President and CEO, and this is Peter Tanchak to my right and Kevin Tsang to my left. They're board members, vice presidents.

For our day jobs, we are engineers. I work with T.D. Williamson, a pipeline services company, and Peter and Kevin both work for Enbridge.

I want to start this off with a little bit about my experience and getting more into YPAC. It all started with my father. He's a respectable senior pipeliner. He told me, "You should get involved with the Young Pipeliners Association. It's for young people. If you're working in a pipeline company, I'll get you connected." Me being a young pipeliner, I said, "Sure, let's go for it."

Sooner or later he sent an email. I was cc'd and included in other people's responses, including senior pipeliners; but I didn't know they were senior pipeliners. I was a young pipeliner. Then it ended up at our former president's email inbox, and she called me and said, "Hey, you should get involved with this organization; we're trying to make a difference." I said, "Okay."

For some reason I didn't ask too many questions. I just went to this meeting in Calgary. I'm from Edmonton and I travelled down to Calgary, grabbed a bus the next day and went into this meeting and figured out what was going on at the meeting. I guess usual things like that happen all the time.

I was in the meeting and we started talking about what young pipeliners are about and what a young pipeliner is and why this is such an important cause. I learned about the generational differences and the silver tsunami. I learned about birth rates declining. I learned about a shift where baby boomers are taking off and wanting to retire while the young people are going to have to somehow figure out how to fill their shoes.

Out of that meeting, which was a strategy meeting, we hired a company to develop a strategy and they came up with this vision, and this vision was "To ensure the sustainable future of the pipeline industry by enabling and enhancing the career development of young pipeliners."

YPAC's drive is to build a pipeline professional community through the development of technical and networking events, working together with other organizations such as the American Society of Mechanical Engineers, the Canadian Standards Association, the Canadian Energy Pipeline Association Foundation and the Canadian Gas Association, as well as providing YPAC volunteers with opportunities to influence the direction of industry.

Nous représentons la Young Pipeliners Association of Canada ou YPAC. Je m'appelle Tran Mah-Paulson, comme il a été dit et je suis le président et directeur général; voici Peter Tanchak à ma droite et Kevin Tsang à ma gauche, tous les deux membres du conseil et vice-présidents.

Nous sommes ingénieurs. Je travaille à T.D. Williamson, une compagnie de services de pipelines, et Peter et Kevin travaillent tous les deux pour Enbridge.

J'aimerais commencer par vous parler un peu de mon expérience et vous en dire un peu plus sur YPAC. Tout a commencé par mon père, un ancien « pipeliner », respectable, qui m'a dit : « Tu devrais adhérer à la Young Pipeliners Association of Canada. C'est une association pour les jeunes. Si tu travailles dans le milieu des pipelines, je t'aiderai à établir des contacts. ». Comme j'étais jeune pipeliner, j'ai tout de suite accepté.

Il a fini par envoyer un courriel, dont j'étais aussi destinataire, et j'ai reçu les réponses des autres, notamment de pipelineurs d'expérience, mais je ne savais pas qu'ils l'étaient. J'étais un jeune pipeliner. Les messages sont arrivés dans la messagerie de notre ancienne présidente. Elle m'a appelé et m'a dit que je devrais m'investir dans cette organisation qui essayait de changer les choses. J'ai dit « D'accord ».

Je n'ai pas vraiment posé trop de questions. Je suis simplement allé à une réunion à Calgary. Je suis originaire d'Edmonton et je suis allé jusqu'à Calgary, j'ai pris un car le lendemain et je suis allé à cette réunion, et j'ai compris ce qui s'y passait. Je suppose que ce genre de chose arrive tout le temps.

À cette réunion, nous avons commencé à parler de ce que sont les jeunes pipelineurs et pourquoi c'est une cause aussi importante. J'ai pris conscience des différences générationnelles et du vieillissement de la population active. J'ai appris que le taux de natalité baisse. J'ai appris que les baby-boomers veulent prendre leur retraite et que les jeunes vont devoir trouver le moyen de prendre la relève.

Après cette réunion, qui était une réunion stratégique, nous avons retenu les services d'une entreprise pour élaborer une stratégie. Elle a créé une vision, qui était la suivante : « Assurer l'avenir durable de l'industrie des pipelines en permettant et en facilitant la progression de carrière des jeunes pipelineurs ».

L'ambition de l'YPAC est de bâtir une communauté professionnelle de pipelineurs par le truchement d'événements techniques et de réseautage, en collaboration avec d'autres organisations comme l'American Society of Mechanical Engineers, l'Association canadienne de normalisation, la Fondation de l'Association canadienne de pipelines d'énergie et l'Association canadienne du gaz, tout en donnant aux bénévoles de l'YPAC la possibilité d'influencer l'orientation de l'industrie.

The organization was founded on the principle that there is a knowledge and experience gap due to the generational experiences that has presented itself. The gap exists between the baby boomer generation from about the 1940s to the 1960s and the current generation. This is happening now.

YPAC represents a millennial generation, children of the baby boomers, who share a concern with ensuring the succession of the pipeline industry. The millennial generation represents 28 per cent of Canadians, with the baby boomers representing 26 per cent. I just did the math about a week ago on that.

It is clear that there is a need to bridge this gap to assure safety, quality and environmental responsibility during the transport of crude oil. It is also clear that the millennial generation is eventually going to be the succeeding generation where we depend on economic prosperity as well as a healthy environment.

Peter Tanchak, Board Member (Vice President), Central Executive Committee, Young Pipeliners Association of Canada: Thank you, Tran.

I would also like to thank you, senators, for the honour and privilege of being able to come before the Senate today and share our views. To elaborate a little bit more on the mission of YPAC, I will go into the four points here.

Our mission is to be a Canada-wide network focused on attraction, engagement and retention of young professionals to the pipeline industry; provide opportunities to the full spectrum of young professionals employed in the pipeline industry to learn the breadth and depth of the business; facilitate knowledge transfer between the young professionals and from more experienced to younger professionals and, as a result, retain the industry memory and facilitate succession; and, last, and most important, look for opportunities to influence the direction of the industry by providing a young professional perspective to the issues of importance.

The long-term success of any industry depends upon fostering the interests and skills of all employees and ensuring that experiences and knowledge can be passed on from one generation of leaders to the next.

The pipeline industry is an industry that needs such attention, especially to maintain and enhance Canada's existing quality of life and to enable other nations via knowledge-sharing and expertise to offer their citizens enhanced quality of life as well.

Furthermore, the pipeline industry offers much to young pipeliners, including technical challenges, financial benefits and a strong link to what helps Canadians enjoy our quality of life, as well as our economy, including jobs, warmth and mobility. Thus, we focus on the attraction and engagement of young pipeliners through our core values of knowledge transfer, opportunities, networking and influence.

L'organisation a été fondée sur le principe voulant que les différences générationnelles aboutissent à un manque de connaissances et d'expérience. C'est l'écart entre la génération des baby-boomers, depuis les années 1940 à 1960, et la génération actuelle. C'est ce qui se passe maintenant.

L'YPAC représente la génération du millénaire, les enfants des baby-boomers, qui ont en commun la préoccupation d'assurer la succession de l'industrie des pipelines. La génération du millénaire représente 28 p. 100 des Canadiens, alors que les baby-boomers en représentent 26. Je viens de faire le calcul il y a environ une semaine.

Il est évident que nous devons combler cet écart pour assurer la sécurité, la qualité et la responsabilité environnementale lors du transport du pétrole brut. Il est également évident que la génération du millénaire va être la prochaine génération qui va dépendre de la prospérité économique ainsi que d'un environnement sain.

Peter Tanchak, membre du conseil (vice-président), comité central exécutif, Young Pipeliners Association of Canada : Merci, Tran.

Je tiens également à vous remercier pour l'honneur et le privilège de pouvoir nous exprimer devant le Sénat aujourd'hui et vous faire part de nos idées. Pour élaborer un peu sur la mission de l'YPAC, je vais développer les quatre points suivants.

Notre mission est d'être un réseau pancanadien qui veut attirer, mobiliser et retenir des jeunes professionnels de l'industrie des pipelines, offrir l'occasion à tout l'éventail des jeunes professionnels qui travaillent dans l'industrie des pipelines de connaître l'ampleur et la profondeur de cette industrie, faciliter le transfert des connaissances entre les jeunes professionnels et ceux qui sont plus expérimentés, dans le but de conserver la mémoire de l'industrie et de faciliter la succession et enfin, et le plus important, de chercher des occasions d'influencer l'orientation de l'industrie en donnant la perspective des jeunes professionnels sur les questions d'importance.

Le succès à long terme d'une industrie dépend de sa capacité à promouvoir les intérêts et les compétences de tous les employés et à veiller à ce que les expériences et les connaissances puissent être transmises d'une génération de dirigeants à la suivante.

L'industrie des pipelines est ce genre d'industrie, en particulier pour maintenir et améliorer la qualité de vie actuelle au Canada et pour permettre aux autres pays d'offrir aussi à leurs citoyens une meilleure qualité de vie grâce au partage des connaissances et de l'expertise.

En outre, l'industrie des pipelines a beaucoup à proposer aux jeunes pipelineurs, y compris des défis techniques, des avantages financiers et un lien étroit avec ce qui aide les Canadiens à profiter de notre qualité de vie, ainsi que de notre économie, y compris les emplois, la chaleur et la mobilité. C'est pourquoi nous cherchons à attirer et à mobiliser les jeunes pipelineurs grâce à nos valeurs fondamentales que sont le transfert des connaissances, les opportunités, le réseautage et l'influence.

We attract and engage young pipeliners through the development of technical speaker events on topics ranging from landowner consultation in the pipeline industry, carbon capture, Aboriginal engagement, pipeline regulation, integrity, project management, leak detection, and many more wide-ranging related subjects.

We further find ways to encourage collaboration through the development of a mentorship program where mentors and mentees connect and have regular conversations regarding pipelines. Other ways include networking events where we have established a sense of community amongst young professionals within the pipeline industry. This is one of several methods we attempt to obtain social licence for pipelines at a high level.

I'll pass it to Kevin.

Kevin Tsang, Board Member (Vice President), Central Executive Committee, Young Pipeliners Association of Canada: Thank you to my colleagues, Tran and Peter, and thank you very much for the opportunity and privilege to speak before the Senate and for you to hear our views.

I want to reiterate that I'm here to speak on behalf of the Young Pipeliners Association of Canada and, more important, as a young Canadian who will be directly impacted by the development of the strategy.

We support the need to develop a strategy to facilitate the transportation of crude oil to Canadian refineries and to ports on the east and west coast. We believe a strategy must include young pipeliners as we are going to be the generation that has to build, operate and maintain this infrastructure. In addition, it's imperative that we have the support and skills to ensure the safe and reliable operations of these assets throughout their entire lifetime.

Pipelines are the safest form of transportation for the hydrocarbon products that are required nationwide from coast to coast in our everyday lives. They're also the least carbon-intensive and least environmentally intrusive method of transporting hydrocarbons as most of the infrastructure is buried underground.

Canada has won the resource lottery. We have the third largest proven hydrocarbon reserves in the world, with access to ports in the Atlantic, Pacific and Arctic oceans.

We currently live in a world with increasing demand for oil and gas products globally. This is demand driven by the need to fuel the quality of life for others. Canadian oil produced by companies is held to the highest social and environmental standards, and this Canadian oil should play a part in the global energy mix.

Nous attirons les jeunes pipelineurs par des conférences techniques sur des sujets allant de la consultation des propriétaires fonciers dans le secteur des pipelines, la séquestration du carbone, la participation des Autochtones, la réglementation des pipelines, l'intégrité, la gestion de projet, la détection des fuites et de nombreux autres sujets connexes.

Nous trouvons d'autres moyens d'encourager la collaboration grâce à un programme de mentorat où les mentors et les mentorés se rencontrent et ont régulièrement des conversations sur les pipelines. Nous avons également des événements de réseautage où nous suscitons un sentiment d'appartenance chez les jeunes professionnels dans l'industrie des pipelines. Il s'agit là d'une des méthodes que nous utilisons pour tenter d'obtenir l'approbation sociale envers les pipelines à un niveau élevé.

Je passe la parole à Kevin.

Kevin Tsang, membre du conseil d'administration (vice-président), comité exécutif central, Young Pipeliners Association of Canada : Merci à mes collègues, Tran et Peter, et merci beaucoup de la possibilité et du privilège que vous nous donnez de nous exprimer devant le Sénat et de vous présenter nos vues.

Je tiens à réitérer que je m'exprime ici au nom de la Young Pipeliners Association of Canada et, surtout, à titre de jeune Canadien sur qui la formulation de la stratégie aura des effets directs.

Nous sommes favorables à une stratégie visant à faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. Nous croyons que la stratégie doit inclure les jeunes pipelineurs, car nous sommes la génération qui va devoir construire, exploiter et entretenir ces infrastructures. Il est essentiel également de disposer du soutien et des compétences permettant une exploitation sûre et fiable de ces actifs pendant leur durée de vie.

Les pipelines sont le moyen de transport des hydrocarbures dont nous avons besoin tous les jours dans notre vie quotidienne. Ils sont également la méthode de transport des hydrocarbures qui émet le moins d'émissions de carbone et est la plus écologique, puisqu'une grande partie des infrastructures sont souterraines.

Le Canada a gagné à la loterie des ressources. Nous sommes au troisième rang dans le monde pour les réserves confirmées d'hydrocarbures et nous avons accès à des ports sur les côtes atlantique, pacifique et arctique.

Nous vivons actuellement dans un monde où la demande de produits pétroliers et gaziers augmente. Cette demande répond à la nécessité d'améliorer la qualité de vie des autres. Le pétrole canadien produit par les compagnies est conforme aux normes sociales et environnementales les plus élevées et ce pétrole canadien devrait jouer un rôle dans l'approvisionnement énergétique mondial.

As we transition to a low-carbon future, Canada needs to realize the maximum value for its resources to help bridge us into this low-carbon future. Canadian pipelines are the safest and most socially and environmentally responsible way to get our products to the markets that will generate the greatest return.

These returns from private investment fund Canada's social programs, in addition to the research and development that will enable industry to lower emissions, as well as diversify our energy makeup that helps, again, Canada's transition to the low-carbon future.

To achieve this, we need to ensure that young pipeliners as our next generation of workers have access to the best information and technology to continue Canada's existing role as leaders in building, operating and maintaining pipelines. These aspects are instrumental in building public confidence in the safety and integrity of our energy infrastructure.

We look forward to a great discussion. Thank you again for the invitation.

The Deputy Chair: Thank you, gentlemen, for your presentations. Now we'll go to the senators for questions.

Senator Mercer: Thank you, gentlemen, for being here.

I have a couple of practical questions about the Young Pipeliners Association of Canada. How many members are in the association?

Mr. Mah-Paulson: We have 1,200 members to date. We're an organization that started in 2012, and we're currently growing rapidly. We have members coming in and joining our membership every single day, and we also have volunteers that are coming in to help grow our organization Canada-wide.

Senator Mercer: Which trades make up your membership?

Mr. Mah-Paulson: We are predominantly an engineering association. The pipeline industry is actually quite engineering-intense as well. I know that from my experience being around the executives at the CEPA Foundation meetings as well as the American Society of Mechanical Engineers, or the ASME. I'm also an engineer, so I could hold a little bit of bias in that respect.

We do have a bit of outreach to the trades like inspectors. We're looking at landowners; we're looking at lawyers. We recently had an event with the Federation of Asian Canadian Lawyers. One of our strategies as the YPAC is to reach out to more than just the engineering technical crowd, although engineering was a really good start and foundation to grow upon.

Senator Mercer: You haven't mentioned whether you have any welders as members of the association. The last time I checked, welding does play a role in pipeline construction.

Dans notre transition vers un avenir faible en carbone, le Canada doit tirer le meilleur parti de ses ressources pour nous amener vers cet avenir faible en carbone. Les pipelines canadiens sont le moyen le plus sûr, le plus socialement responsable et le plus écologique pour acheminer nos produits vers les marchés qui donneront le meilleur rendement.

Ce rendement sur l'investissement privé finance les programmes sociaux du Canada, en plus de la recherche et développement qui permettront à l'industrie de réduire ses émissions et de diversifier notre mix énergétique pour assurer la transition du Canada vers un avenir faible en carbone.

Pour ce faire, les jeunes pipelineurs, qui forment notre prochaine génération de travailleurs, doivent avoir accès aux meilleures informations et aux meilleures technologies pour que le Canada continue d'être un chef de file dans la construction, l'exploitation et l'entretien des pipelines. Ces aspects sont essentiels pour que la population ait confiance dans la sécurité et l'intégrité des nos infrastructures énergétiques.

Nous avons hâte de participer à la discussion. Merci encore de votre invitation.

Le vice-président : Merci, messieurs, de vos exposés. Nous passons maintenant aux questions des sénateurs.

Le sénateur Mercer : Merci, messieurs, d'être ici.

J'ai une ou deux questions pratiques sur la Young Pipeliners Association of Canada. Combien l'association compte-t-elle de membres?

M. Mah-Paulson : Nous en avons actuellement 1 200. Notre organisation a été créée en 2012 et notre croissance est rapide. De nouveaux membres se joignent à nous tous les jours et nous avons également des bénévoles qui nous aident à faire croître notre organisation dans tout le Canada.

Le sénateur Mercer : Quels sont les professions représentées?

M. Mah-Paulson : Nous sommes surtout une association d'ingénieurs. L'industrie pipelinère compte également de nombreux ingénieurs. Je le sais de mes rencontres avec des dirigeants de la Fondation ACPE, ainsi qu'avec les membres de l'American Society of Mechanical Engineers. Je suis aussi un ingénieur. Je pourrais donc être un peu partial à ce sujet.

Nous cherchons également à recruter des inspecteurs, ainsi que des propriétaires fonciers et des avocats. Nous avons récemment organisé un événement avec la Fédération des juristes asiatiques-canadiens. Une de nos stratégies consiste à attirer des membres en dehors du groupe des ingénieurs et techniciens, même si le secteur de l'ingénierie a été un très bon point de départ pour asseoir notre organisation et la faire grandir.

Le sénateur Mercer : Vous n'avez pas dit que vous aviez des soudeurs dans votre association. Il me semble que la soudure joue bien un rôle dans la construction des pipelines.

Mr. Mah-Paulson: Yes. You asked the right guy, because I'm actually a welding engineer. That's my day job at work. I interact every single day with welders. I think it's really important to get the trades involved with the pipeline industry.

NAIT has the largest welding training program in the world, I believe. They can get a lot of welders out right away. I honestly think we could use more trades. Especially if our pipeline projects do happen to go through, the demand for trades is going to go up substantially and we're going to need all the help we can get.

Senator Mercer: I'm from Halifax, Nova Scotia, and welders are a highly-sought-after commodity. We're about to embark on the largest ship-building contract in the history of this country. Our community college, Nova Scotia Community College, the day after the contract was awarded to Irving Shipbuilding, immediately retooled their entire program. They had slowed down the welding program significantly over the years. They've retooled it and are producing more welders because the program of building Canada's new navy is going to require quite a few welders. That was one of the reasons for the question.

As you know, we're talking about pipelines and about the approval process of pipelines. You've got 1,200 members; that's not a small number. Have you engaged those 1,200 members in doing what I have been talking about, some of the necessary work to provide the social licence but also to provide the political will to members of Parliament and particularly members of cabinet to go ahead with approval? Have you talked to your members about that?

Mr. Tsang: When we're talking with YPAC, our mission is primarily focused more on the development and education for the technical basis. We want people in the industry, first and foremost, to be able to develop those skills and the education required to be a competent pipeliner. We want a solid foundation for people in our industry to continue to maintain that high performance of Canadian standards.

The other half of it is attracting people into the pipeline industry and into the business. Attracting and engaging people, getting them interested in the pipeline industry, is a key part of our outreach program. If these people want and should choose to, they can get engaged in the approval process. Our focus as an organization has always been about the development and education of these people.

You may have noticed across universities in Canada that a lot of them don't have a pipeline engineering program or pipeline certification. We're starting to see some of this. From our experience going to the universities to speak, the question is, "How do I get into your industry?" That's where we come in. We say there's no defined path on how to get to where you are. I'm sure when you guys went to school, you weren't thinking,

M. Mah-Paulson : Oui. Vous posez la question à la bonne personne parce que je suis moi même un ingénieur en soudage. C'est mon travail quotidien. Je travaille tous les jours avec des soudeurs. Je pense qu'il est vraiment important que les métiers spécialisés soient intégrés à l'industrie des pipelines.

Je crois que le Northern Alberta Institute of Technology offre le programme de formation en soudure le plus complet dans le monde. On y forme des soudeurs qui sont prêts à travailler. Je pense vraiment que nous pouvons employer davantage de travailleurs spécialisés. Et si les projets de pipeline se réalisent, la demande de métiers spécialisés va augmenter considérablement et nous aurons besoin de tout le monde.

Le sénateur Mercer : Je viens d'Halifax, en Nouvelle-Écosse, où les soudeurs sont très recherchés. Nous allons nous lancer dans le plus gros chantier de construction navale dans l'histoire de notre pays. Le lendemain de l'octroi du contrat à Irving Shipbuilding, notre Collège communautaire de la Nouvelle-Écosse a immédiatement réorganisé tout son programme. Il avait réduit considérablement le programme de soudure au cours des années. Il l'a réorganisé et produit plus de soudeurs parce que le programme de construction de la nouvelle marine canadienne va nécessiter un grand nombre de soudeurs. C'est une des raisons pour lesquelles j'ai posé la question.

Comme vous le savez, nous parlons des pipelines et du processus d'approbation des pipelines. Vous avez 1 200 membres; ce n'est pas rien. Avez-vous demandé à ces 1 200 membres de faire ce dont j'ai parlé, une partie du travail nécessaire pour obtenir un contrat social, mais aussi la volonté politique des députés et de certains membres du Cabinet pour que l'approbation soit donnée? En avez-vous parlé à vos membres?

M. Tsang : Notre principale mission, dans nos rapports avec l'YPAC, concerne principalement le développement et l'éducation au niveau technique. Nous voulons que les gens dans cette industrie puissent avant tout acquérir les compétences et les connaissances nécessaires à un pipeliner compétent. Nous voulons établir une base solide qui permette aux membres de notre industrie de continuer de respecter les normes rigoureuses canadiennes.

L'autre partie consiste à attirer des gens vers notre secteur des pipelines et ses activités. Une grande partie de notre programme de sensibilisation consiste à attirer des gens, à les intéresser et à les faire participer à l'industrie des pipelines. S'ils le veulent, ils peuvent participer au processus d'approbation. Notre principal objectif a toujours été le développement et l'éducation de ces personnes.

Vous avez peut-être remarqué que bon nombre des universités canadiennes n'ont pas de programme en ingénierie des pipelines, ni de certification en pipelines. Certaines commencent. Ce que les étudiants nous demandent c'est de savoir comment entrer dans notre industrie. C'est là où nous intervenons. Nous leur disons qu'il n'existe pas de cheminement défini pour arriver. Lorsque vous étiez à l'école, je suis sûr que vous ne vous disiez pas que

“I’m going to be a senator” or “I’m going to be a library analyst.” This is what’s happening. We all have different paths and career paths. I think this message needs to be communicated out more to our new graduates.

So we go to the university and tell them, “Look, this is my path; it’s an interesting path, and this is how I got here.”

Senator Mercer: However, you all have an interest in pipelines and in building pipelines. That would suggest that you would have an interest in ensuring that one or more of the proposed pipelines is approved so that you can actually do the work of building a pipeline.

I would encourage you to think about using your 1,200 members, which is not a small number, putting that together as an opportunity to speak to members of Parliament, particularly members of the government, and encourage them to proceed and to get approval for one or more pipelines, because it’s in your own best interests. It’s also another exercise in developing the industry. You want to be part of the industry; part of the process is making sure that approvals are given.

Senator Black: I just want to add a recommendation. You’re young pipeliners; I’m a young senator; so I think the suggestion of Senator Mercer is a very good one.

You’re doing great work in working with your colleagues, but you should be considering an advocacy role. I just leave it to you. Any of us around this table would be happy to help you figure out what that looks like, but you’re a very important constituency, more important I would think than you actually appreciate, and I believe that you should be at this particular moment assuming an advocacy role.

I’ll leave that with you. I think Senator Mercer is on to some very good free advice.

Mr. Tsang: I do want to add more on that. We’re one of many young professionals energy groups. There’s the Young Professionals in Energy, the Calgary and Edmonton chapters. There’s also the Young Women in Energy, which represents an often under-represented group that has been doing amazing workshops here in Calgary and Edmonton promoting how to get women involved in engineering and particularly the energy industry.

And I completely agree. We would love to —

Senator Black: Maybe you should work with all of those groups and form an umbrella advocacy group. But we’ll move on, because I have a couple of questions for you, if I may.

vous alliez devenir sénateurs ou documentalistes. C’est ainsi que les choses se passent. Nous avons tous des cheminements et des plans de carrière différents. Je pense que nous devons mieux communiquer ce message aux nouveaux diplômés.

C’est pourquoi nous allons dans les universités et nous leur disons : « C’est mon cheminement, il est intéressant et voici comment j’y suis arrivé ».

Le sénateur Mercer : Mais vous avez tous un intérêt dans les pipelines et la construction de pipelines. Vous auriez donc intérêt à ce que l’un ou plusieurs des pipelines proposés soient approuvés pour que vous puissiez commencer à construire.

Je vous encourage à réfléchir à la possibilité de mobiliser vos 1 200 membres, ce qui n’est pas un petit nombre, pour les mettre à contribution afin d’aller parler aux députés, en particulier aux membres du gouvernement, de les encourager à obtenir l’approbation pour un plusieurs pipelines, parce que c’est dans votre intérêt. C’est un autre moyen de développer l’industrie. Vous voulez faire partie de l’industrie et faire partie du processus qui permettra d’obtenir les approbations.

Le sénateur Black : J’aimerais simplement ajouter une recommandation. Vous êtes de jeunes pipelineurs et je suis un jeune sénateur. Je crois donc que le sénateur Mercer a fait là une très bonne suggestion.

Vous faites du bon travail avec vos collègues, mais vous devriez vous lancer dans le militantisme. Je vous laisse y réfléchir. Chacun d’entre nous autour de cette table serait heureux de vous aider à comprendre de quoi il retourne, mais vous êtes un groupe très important, plus important, je pense, que vous ne le pensez et je crois que vous devriez en ce moment assumer un rôle de plaidoyer.

Je vous laisse y penser. Je pense que le sénateur Mercer vous donne là des conseils très utiles.

M. Tsang : J’aimerais ajouter quelque chose à ce sujet. Nous faisons partie de nombreux autres groupes de jeunes professionnels dans le domaine de l’énergie. Il y a le Young Professionals in Energy, les sections de Calgary et d’Edmonton. Il y a également le Young Women in Energy, qui représente un groupe souvent sous-représenté et qui a tenu des ateliers formidables ici à Calgary et à Edmonton pour promouvoir la participation des femmes en ingénierie et en particulier dans l’industrie de l’énergie.

Et je suis tout à fait d’accord. Nous aimerions beaucoup...

Le sénateur Black : Vous devriez peut-être collaborer avec toutes ces organisations et former un groupe de pression. Mais nous allons poursuivre parce que j’ai deux ou trois questions pour vous si vous le permettez.

We talk all the time, us senators and others, about ensuring for your generation the prosperity that our generation has enjoyed, and we talk about that kind of in the ether because we don't often have the opportunity to meet with the generation that is either going to benefit or not from getting pipelines built.

I'm wondering whether any of you have given any consideration to what your world looks like if Canada does not build any additional pipelines.

Mr. Tanchak: I'll take that one.

If Canada decides not to build any incremental pipeline capacity, whether that's to any coast or even to the United States, although we would prefer to diversify our market, having only one customer as your business model isn't the best. You're held captive in that situation. That is the situation that we find ourselves in today, as we're all here. I do not see a bright future in that sense. I almost see displacement in most settlement patterns or internal migration within the country, including labour mobility. A future without the oil and gas industry or incremental pipeline capacity would not be to the benefit of Canadians because the world demand for oil and gas is still increasing to 2030 and beyond.

We are still going to need the products here within our own country, and it is still going to be needed around the world.

Senator Black: How would it impact you?

Mr. Tanchak: Personally, if no new pipelines were built, we would still have a lot of work. Don't get me wrong. There's a lot of existing infrastructure that needs work, whether that's replacing pipelines and doing replacement projects because that's the best path forward, but the work would definitely decrease in the fact that you would have a shrinking industry.

You would lose a certain specific skill set that is of huge value to this country and to our industry. You would have a shrinking industry, essentially. How that would impact me directly is that I would have no opportunities to fall back on. It's almost like a one-shot opportunity in my current role and in my job. If that job disappeared, I wouldn't be able to support a family or anything along those lines.

Senator Black: We're working hard to ensure that doesn't happen. Thanks very much.

The Deputy Chair: I have a few questions I'd like to put to you.

How is your membership distributed around the country in terms of the numbers by province or by region?

Mr. Mah-Paulson: We are heavily focused in the Edmonton and Calgary regions, Alberta region, because that is where we started. We started in 2012 in Calgary and then we expanded into Edmonton around 2013, 2014, and since then we've expanded into Vancouver and then we're expanding into Toronto.

Nous les sénateurs et les autres parlons tout le temps de faire en sorte que votre génération jouisse de la même prospérité que notre génération a connue et nous en parlons dans le vague parce que nous n'avons pas souvent l'occasion de rencontrer la génération qui va bénéficier ou non de la construction des pipelines.

Je me demande si certains d'entre vous ont réfléchi à ce que sera votre monde si le Canada ne construit pas de nouveaux pipelines.

M. Tanchak : Je vais répondre.

Si le Canada décide de ne pas construire de nouveaux pipelines, que ce soit vers une côte ou même vers les États-Unis, même si nous préférierions diversifier les marchés, car ce n'est pas le meilleur modèle commercial que d'avoir un seul client. On est alors dans un marché captif. C'est la situation actuelle et nous y sommes tous. Je ne vois pas là un avenir très prometteur. Je vois des déplacements dans la plupart des modes d'établissement et de migration intérieure dans le pays, y compris une mobilité des travailleurs. Un avenir sans l'industrie du pétrole et du gaz ou sans une plus grande capacité pipelinère ne serait pas à l'avantage des Canadiens parce que la demande mondiale de pétrole et de gaz ne cesse d'augmenter à l'horizon 2030 et au-delà.

Nous allons avoir besoin des produits ici dans notre pays et on en aura besoin également dans le reste du monde.

Le sénateur Black : Quel serait l'impact sur vous?

M. Tanchak : Personnellement, si aucun nouveau pipeline n'était construit, nous aurions encore beaucoup de travail. Ne vous méprenez pas. Il y a du travail à faire sur bon nombre des infrastructures actuelles, que ce soit le remplacement de pipelines et des projets de remplacement parce que c'est la meilleure voie à suivre, mais le travail diminuerait certainement du fait que l'industrie serait en déclin.

On perdrait un ensemble de compétences spécifiques qui sont d'une énorme importance pour notre pays et notre industrie. On aurait en fait une industrie en perte de vitesse. Il y aurait un impact direct sur moi en ce sens que je n'aurais rien sur quoi retomber. C'est comme une chance unique dans mon rôle actuel et dans mon travail. Si ce travail disparaissait, je ne pourrais plus faire vivre ma famille par exemple.

Le sénateur Black : Nous faisons tout notre possible pour que cela ne se produise pas. Merci beaucoup.

Le vice-président : J'ai quelques questions que j'aimerais vous poser.

Comment sont répartis vos membres dans le pays, leur nombre par province ou par région?

M. Mah-Paulson : Ils sont les plus nombreux dans les régions d'Edmonton et de Calgary, la région de l'Alberta, parce que c'est là où nous avons commencé. Nous avons commencé en 2012 à Calgary avant d'aller à Edmonton vers 2013, 2014, et depuis, nous avons pris de l'expansion à Vancouver et maintenant à Toronto.

The stage we're at is we have four different chapters. Membership is still more centralized in Alberta, but I would say that now 10 per cent of the membership is outside of Alberta. We're working really hard to build these chapters and we have experienced some challenges when expanding to, say, the Vancouver area. Sometimes the name of the association does pick up on some things in those regional areas. We found through our experience that it is a very regionally dependent area. For myself, I can be proud that I work in the pipeline industry in Edmonton, but being proud to work in the pipeline industry in, say, Vancouver, it's very difficult to be proud there.

The Deputy Chair: You have 1,200 members.

Mr. Mah-Paulson: Yes.

The Deputy Chair: How many of them are presently fully employed?

Mr. Mah-Paulson: We have a mixture of members from the university level all the way up to the employment level. It's not a specific statistic that we have looked at, but I would say we have about 45 per cent from the student population, so U of A, U of C, UBC, because UBC has a pipeline integrity program over there as well, and then a few from U of T and McGill. The rest is more industry-related, as well as people looking for jobs. I would say maybe 10 to 15 per cent are looking for jobs and the remaining people are in the industry.

The Deputy Chair: Again, remind me, you said you had four chapters.

Mr. Mah-Paulson: Yes.

The Deputy Chair: One in Toronto; one in British Columbia.

Mr. Mah-Paulson: Yes.

The Deputy Chair: There are two in Alberta?

Mr. Mah-Paulson: Yes.

The Deputy Chair: You have none in Saskatchewan?

Mr. Mah-Paulson: None.

The Deputy Chair: Would Saskatchewan be a place you would have a chapter in naturally?

Mr. Tsang: Yes, it is a natural fit to have another volunteer chapter in Saskatchewan, but I don't know how much experience a lot of you guys have in cultivating and motivating a volunteer to start an independent business unit somewhere.

The Deputy Chair: I want to commend you for what you've done. I think to accomplish this in such a short period of time is a great effort on your part.

Senator Mercer: Hear, hear.

Senator Tannas: Yes.

Senator Black: Yes.

Nous avons maintenant quatre sections. Les membres restent concentrés en Alberta, mais je pense que 10 p. 100 se trouvent à l'extérieur de l'Alberta. Nous travaillons très fort pour établir ces sections et nous avons connu quelques difficultés dans la région de Vancouver. Le nom de l'association suscite des réactions dans ces régions. Nous avons constaté que c'est un domaine très axé sur une région. Quant à moi, je suis très fier de travailler dans l'industrie des pipelines à Edmonton, mais il est beaucoup plus difficile d'en être fier à Vancouver par exemple.

Le vice-président : Vous avez 1 200 membres.

M. Mah-Paulson : Oui.

Le vice-président : Combien d'entre eux ont actuellement un emploi à temps plein?

M. Mah-Paulson : Nous avons divers membres, les uns étudiants, les autres employés. Ce n'est pas une statistique que nous avons examinée, mais je dirais que nous en avons environ 45 p. 100 qui sont étudiants, soit de l'Université de l'Alberta, de l'Université de Calgary, de l'Université de la Colombie-Britannique, car celle-ci offre un programme sur l'intégrité des oléoducs également, et y en a quelques-uns de l'Université de Toronto et de McGill. Les autres proviennent de l'industrie, et je dirais que 10 à 15 p. 100 d'entre eux sont en recherche d'emploi.

Le vice-président : Rappelez-le moi encore une fois, vous dites avoir quatre sections locales?

M. Mah-Paulson : Oui.

Le vice-président : Une à Toronto; une en Colombie-Britannique.

M. Mah-Paulson : Oui.

Le vice-président : Il y en a deux en Alberta?

M. Mah-Paulson : Oui.

Le vice-président : Vous n'en avez pas en Saskatchewan?

M. Mah-Paulson : Non.

Le vice-président : Ne devriez-vous normalement pas avoir une section locale en Saskatchewan?

M. Tsang : Oui, ce serait tout naturel d'avoir une section de volontaires en Saskatchewan, mais j'ignore si on a l'expérience voulue pour attirer des volontaires et les amener à lancer une entreprise indépendante en quelque part.

Le vice-président : Je vous félicite pour ce que vous avez accompli. Je pense que cela a exigé beaucoup d'efforts de votre part pour le faire en si peu de temps.

Le sénateur Mercer : Bravo, bravo.

Le sénateur Tannas : Oui.

Le sénateur Black : Oui.

The Deputy Chair: I think it's a great effort, and what we need to help to drive this issue is initiatives like this. If I can encourage you, you say most of the people are obviously concentrated in the heavy pipeline area in Alberta, but I'm sure a lot of the people who work in Alberta weren't born in Alberta. There must be a number of them who have come from other parts of the country.

I would encourage you to use them as your intellectual property, use them as your conduit to help plant the seed for these different offshoots of the organization in the Maritimes, in Quebec, in Saskatchewan and Manitoba, because if you can pull together four chapters in less than three years, it looks like, and 1,200 members, I think you're going great guns. So certainly there are no apologies to be made. I think it's a great effort.

In fact, you can see this is something that should be duplicated in many of the other aspects of the energy industry, because we need a big push in this country, a big collective push. There are a lot of people who could push along with you that wouldn't necessarily be part of the Young Pipeliners Association but may be part of another association that could be established.

Senator Mercer: I want to follow on what Senator MacDonald said. I think 1,200 members is a good-sized membership, but, as Senator MacDonald mentioned, you need to think about some plans to move east because, number one, from the point of view that, if Energy East were approved, then you're going to have an awful lot of people east of here working on pipelines. We need to engage them and we want to get some young professionals involved to make sure that the benefits flow to them, and also that in the long term, as you age, you'll be around to help maintain the pipelines, too. I would encourage you to think about that.

I go back to one of my original questions, which was about lobbying and talking to your local members of Parliament. If you were to expand east, then you can engage those new members to do the same, because this does require a fair amount of lobbying, and don't be shy about it.

Your member of Parliament hears from you, he or she notes it, no question about it. Many people sell that short. I have had the privilege of working with a lot of members of Parliament over the years and they do listen to their constituents, and they do listen particularly to young professional people who are trying to move the puck down the ice here, and they want to hear that. So expansion would be a good idea.

Senator Tannas: Who funds the operations of the association? Is it the members themselves? Is there a membership to belong, a cost, or is it funded by industry or by employers or by CEPA? Any idea?

Mr. Tanchak: Yes, I can take that one.

The funding comes from a wide variety of sources. When we founded the organization in 2012, we pondered the idea of having a membership fee, but then again, we wanted to draw in new members and, really, we're in the business of educating the young professionals on the pipeline industry so we wanted to make it accessible. We decided to waive a membership fee.

Le vice-président : Je pense que c'est un effort remarquable et que nous devons mousser ce projet enjeu et aider ce genre d'initiative. Si je peux me permettre, vous dites que la plupart des gens sont concentrés la région de l'Alberta où il y plus d'oléoducs, mais je suis sûr que beaucoup de ceux qui gens travaillent en Alberta n'y sont pas nés. Beaucoup viennent d'ailleurs au pays.

Je vous incite à en faire votre propriété intellectuelle, à vous en servir de truchement pour favoriser la dissémination de l'organisation dans les Maritimes, au Québec, en Saskatchewan et au Manitoba, car si vous pouvez organiser quatre chapitres en moins de trois ans, et recruter 1 200 membres, je pense que vous faites mouche. Les excuses sont superflues, c'est un effort fantastique.

Il faudrait reproduire ce modèle pour d'autres volets de l'industrie énergétique, car ce pays a besoin d'un sérieux coup d'épaule collectif. Beaucoup de gens pourraient mettre l'épaule à la roue sans faire partie de votre Young Pipeliners Association, mais d'une autre association qu'on pourrait créer.

Le sénateur Mercer : Pour reprendre les propos du sénateur MacDonald, avec 1 200 membres vous avez tout un mouvement, mais comme il l'a précisé, vous devez envisager une percée vers l'est, car advenant l'approbation d'Énergie Est vous aurez alors plein de gens travaillant sur les oléoducs à l'est d'ici. Nous devons les coopter et nous assurer de l'engagement de jeunes professionnels afin qu'ils en touchent les bénéfices et, à long terme, en prenant de l'âge, ils seront là pour entretenir l'oléoduc. Je vous invite à y réfléchir.

Je reviens à l'une de mes premières questions concernant le lobbying auprès de vos députés locaux. Si vous allez vers l'est, alors vous pouvez amener ces nouveaux membres à faire de même, car cela nécessite pas mal de lobbying et n'en soyez pas gêné.

Si votre député entend parler de vous, il ou elle s'en souvient, c'est sûr. Beaucoup de gens n'en profitent pas. Au cours des années, j'ai eu le privilège de travailler avec beaucoup de députés qui écoutent leurs électeurs et encore plus les jeunes professionnels qui essaient de faire bouger les choses ici, c'est ce qu'ils veulent entendre. Alors l'expansion serait une bonne idée.

Le sénateur Tannas : Qui finance les opérations de l'association? Est-ce que ce sont les membres? Doivent-ils cotiser ou est-ce financé par l'industrie ou par les employeurs, ou par la CEPA? Le savez-vous?

M. Tanchak : Oui, je peux répondre.

Les sources de financements sont diversifiées. Lors de la création de l'organisation, en 2012, on a jonglé avec l'idée de demander une cotisation, mais comme nous voulions attirer de nouveaux membres et que notre but est d'éduquer de jeunes professionnels sur l'industrie pipelinère, nous voulions être accessibles. Nous avons renoncé à la cotisation.

At some of the events, we try to run on a net neutral basis, so charge an entry fee to offset some of the costs for the rentals and the rooms, but all the speakers, et cetera, are free and doing it on their own professional time. A lot of funding sources for the initiatives the YPAC does are key to maintaining our independence.

There are similar organizations around the world. We give credit to the Australians for having a Young Pipeliners Forum before us. The idea came from one of our seniors in the industry who wanted us to develop it here in Canada. Why does Australia have one and not Canada, right?

We took that on, developed the organization, except the big notable difference between the Australian and the Canadian setup is that in Canada we maintain our independence by not being attached to the hip to one sole provider of funding.

We our own sponsorship campaign through just YPAC by hosting golf tournaments or a biannual conference and having sponsors and then, obviously, the proceeds left over go towards YPAC initiatives. CEPA Foundation, CEPA itself, and then ASME PSD — the American Society of Mechanical Engineers - Pipelines Systems Division— all provide funds. Surprisingly, it's been consistent, even throughout the commodity downturn. We've noticed a small drop in funding, but we've been able to maintain our program every year, so it's been good.

Mr. Tsang: I do want to add, on the note of sponsorship, that we are voluntarily doing our own business development. No one is handing us cheques saying, "Great work." We have to put together our value proposition. We have to go and sell ourselves. To do all that, to raise 1,200 members, is hard work, and now we have momentum and now our name is heard, but it took a while to get it there, because to go to a corporation and ask them, "Can you give us money?" they'll ask, "For what?" So this is all independently driven, and not the other way where industry is saying, "Take this money and do great work."

Senator Tannas: I would echo what my colleagues have said. It's a worthwhile organization, heart-warming to see, and wish you all the best.

I have one other question. What can we do? What can the federal government do to help you get your message out with your constituents?

Mr. Tsang: What the federal government can do, and we often see this portrayed in media, is my generation, the millennial generation, largely opposed to infrastructure projects, which we frankly believe is not true.

Again, I reference the other young professional organizations, Young Professionals in Energy, Young Women in Energy. There's the National Association of Corrosion Engineers, or NACE, young professionals groups, the American Society of Civil Engineers, early career engineering groups. We exist. We

Pour certains événements, nous essayons de rentrer dans nos frais et nous demandons un droit d'entrée pour couvrir une partie des coûts de location des salles. Par contre, le reste, comme les conférenciers sont gratuits, car ils interviennent sur leur temps de travail. À la YPAC, nous gardons notre indépendance parce que nous misons sur plus d'une source de financement.

Il existe des organisations semblables de par le monde. Les Australiens avaient le Young Pipeliners Forum avant nous, et ils en ont le crédit. L'idée vient d'un cadre supérieur de notre industrie qui souhaitait la même chose pour le Canada. Pourquoi en Australie et pas au Canada, n'est-ce pas?

Nous avons pris l'initiative et avons mis l'organisation sur pied, mais il y a une différence notable avec le modèle australien, car au Canada, nous maintenons notre indépendance en ne dépendant pas d'un seul bailleur de fonds.

Nous menons nos propres campagnes de commandite à la YPAC en organisant des tournois de golf ou des conférences bisannuelles commandités dont les recettes vont aux initiatives de la YPAC. La fondation CEPA, la CEPA et l'ASME PSD — La American Society of Mechanical Engineers — Pipelines Systems Division — cotisent tous. Étonnamment, les contributions sont demeurées constantes malgré la baisse du cours des denrées. Nous avons connu une légère baisse du financement, mais nous avons pu maintenir notre programme année après année et tout a bien été.

M. Tsang : Au sujet des commandites, nous avons choisi de dresser nous-mêmes notre plan d'entreprise. Personne ne nous remet un chèque en disant : « Bon boulot! » Nous devons préparer notre proposition de valeur. Nous devons nous vendre. Pour faire tout cela et recruter 1 200 membres, ce ne fut pas facile. Maintenant, nous sommes sur une lancée et nous sommes reconnus, mais il a fallu du temps pour y arriver, car lorsque l'on sollicite des fonds d'une société, on vous demande pourquoi? Alors tout cela fonctionne indépendamment, ce n'est pas l'industrie qui nous dit : « Prenez cet argent et faites du bon boulot. »

Le sénateur Tannas : Je reprends les propos de mon collègue. Il fait chaud de voir une organisation valable comme la vôtre, et je vous souhaite bien du succès.

J'ai une autre question : Que pouvons-nous faire? Que peut faire le gouvernement fédéral pour vous aider à transmettre votre message à vos commettants.

M. Tsang : Ce que le gouvernement fédéral peut faire? Souvent les médias présentent ma génération, celle du millénaire, comme étant généralement opposée aux projets d'infrastructure, et nous pensons vraiment que c'est faux.

Encore une fois, je vous renvoie à d'autres organisations de jeunes professionnels, la Young Professionals in Energy, la Young Women in Energy. Il y a aussi la National Association of Corrosion Engineers, ou NACE, des groupes de jeunes professionnels, la American Society of Civil Engineers, les

would like that acknowledgement that there is a working side of young professionals that are for a balanced and fair discussion on development.

If we're talking about national strategy, it is a surprising thing when we get invited to some of the major conferences or the CEPA Foundation or the CEPA conferences, that we're often the youngest people there by a long shot. Being involved in discussions like this, it makes us very proud of our organization because we've come up a long way, but it's something we would very much like to be involved in the process.

Senator Tannas: Thank you.

The Deputy Chair: You say you're a welding engineer. Of course, when we think of pipelines, we do think of welders, but the 1,200 people who are members of your association, it's not 1,200 welders. What are the other major trades that would be members of your organization?

Mr. Mah-Paulson: We are predominantly more engineering professionals, the current make-up of the organization. The trades are more lacking in our membership profile.

We are looking towards an outreach strategy that does include NAIT and SAIT. We did a career fair, as awareness. We were doing it more for an awareness perspective because we don't offer jobs; we offer volunteer positions and people get to work for free.

At the same time, people come to us, and it's actually a perfect setting for us to say that we don't quite offer jobs; we offer volunteer positions, but there's also all these other companies that have jobs, and this is the type of work that you can do at these pipeline firms.

A lot of people, you'd be surprised, who come to you didn't know that their own profession can do it. For instance, even a biologist comes to you and says, "Well, I can't do this." We reply, "Well, you can work in wetlands management; you can potentially work in environmental reclamation, right?"

Being a welder is pretty obvious. Being from Alberta, we see with welders that it's a very easy path for them to see. Once you get into trade school, you become a welder; then you can be a structural welder or a pipe welder and off you go. At the university level it's not as easy to see where you end up going. At least, that's from my experience.

I graduated with a civil engineering degree and didn't realize I'd be doing welding. I didn't realize I'd be in the pipeline industry. I could have been designing buildings. I could have been doing something else.

The Deputy Chair: Have you established any interaction with the community college network across the country, and do you think that might be something that would be in your future?

groupes d'ingénieurs en début de carrière. Nous existons. Nous aimerions que l'on reconnaisse qu'il y a un corps de jeunes professionnels actifs ouverts à une discussion juste et équilibrée sur le développement.

Si l'on parle de stratégie nationale, c'est surprenant, souvent quand nous sommes invités à de grandes conférences ou à la fondation CEPA ou aux conférences de la CEPA, nous sommes de loin les plus jeunes participants. Le fait de participer à des discussions comme celle-ci, nous rend très fiers de notre organisation, car nous avons fait beaucoup de chemin et c'est un processus auquel nous aimerions beaucoup participer.

Le sénateur Tannas : Merci.

Le vice-président : Vous dites être ingénieur en soudure. Bien sûr, lorsqu'on pense oléoduc, on pense soudeurs, mais les 1 200 membres de votre association ne sont pas tous des soudeurs. Quels sont les autres principaux métiers parmi les membres de votre organisation?

M. Mah-Paulson : Nous avons surtout des ingénieurs professionnels, c'est la principale composante de notre organisation. Il y a une pénurie de métiers parmi les membres que nous représentons.

Nous envisageons une stratégie d'extension incluant la NAIT et la SAIT. Nous avons tenu un salon des carrières, comme moyen de sensibilisation. Nous faisons davantage sur la sensibilisation, car nous n'offrons pas d'emploi; nous offrons des postes de bénévole et les gens travaillent gratuitement.

En même temps, les gens viennent à nous et, pour nous, c'est idéal, car nous pouvons leur dire que nous n'offrons pas vraiment d'emplois, que nous offrons des postes de bénévole, mais il y a aussi ces autres compagnies qui ont des emplois à offrir. Nous disons : voilà le genre de travail que peuvent vous offrir ces compagnies pipelinières.

Vous seriez surpris, beaucoup de participants ignoraient que les membres de leur profession pouvaient y travailler. Par exemple, si un biologiste vous approche en disant : « Je ne peux pas faire ce travail. » Nous lui répondons : « Vous pouvez vous occuper de la gestion des terres humides; vous pourriez travailler à la remédiation environnementale, n'est-ce pas? »

Pour les soudeurs, c'est assez évident. Étant de l'Alberta, nous voyons bien que la voie est ouverte pour les soudeurs. On apprend la soudure à l'école professionnelle, puis on peut faire de la soudure en structures ou sur les pipelines. À l'université, c'est plus difficile de savoir où on va aboutir. Du moins, c'est mon expérience.

J'ai obtenu un diplôme d'ingénieur civil et j'ignorais que j'allais travailler dans la soudure et dans l'industrie pipelinière; cela aurait pu être dans le bâtiment ou dans autre chose.

Le vice-président : Êtes-vous en contact avec le réseau de collèges communautaires partout au pays ou est-ce une chose que vous envisagez dans l'avenir?

Mr. Mah-Paulson: It would definitely be more of a future aspiration because, today, we are more focused on the universities at the moment and trying to focus on leveraging our current network on how to get to different areas. Our network tends to be more in the engineering / professional setting. We have put that in the plan, but we haven't figured out ways to connect ourselves into those areas.

The Deputy Chair: We obviously want pipelines built and you want pipelines built. You want to bring everybody to the table that would help you strengthen your hand and strengthen your arguments. What efforts have you made to interact with the Aboriginal communities along the routes of the present pipelines or proposed ones, and are there any members of your association who are Aboriginal?

Mr. Tsang: One of our founders is part of the Aboriginal community, Deanna Burgart. She runs her own consultancy on Pipeline 101. She's an instructor. She teaches the whole design process. We've had excellent engagement in that regard. Being able to attend the CEPA Foundation conferences has put us in touch with that community as well.

The whole outreach process and going to a reserve is something else that we have not pursued. I think we just don't know how to. We don't have that experience in how to engage and appropriately bring up that discussion.

The Deputy Chair: Maybe the person you just mentioned would be a perfect person to help you do that, because I think it is worthwhile.

Mr. Tanchak: I can add a little bit more there. YPAC absolutely agrees that indigenous consultation and involvement in resource projects is a must. We've had working sessions with Aboriginal representatives. First off, we've raised money for Indspire, for example, through a golf tournament and charity, and had them participate and provide a guest speaker at the golf tournament to talk about resource development. We have also had Mark Podlasly from the B.C. First Nations Energy and Mining Council to speak to YPAC members.

We try to address all these different broad topics, and Aboriginal engagement is definitely one of them.

The Deputy Chair: Gentlemen, it's a pleasure to have the three of you here. We wish you nothing but the best. We think you're going in the right direction.

Again, as Senator Tannas alluded to, if you come up with anything that you think the federal government can do to help you pursue your goals and expand your footprint, please let us know and we'll be sure to carry the message.

Thank you for coming.

Before I introduce our guests, I want to put it on the record that we invited both the premier of the province and the leader of the opposition to make a presentation. The premier's office

M. Mah-Paulson : C'est certainement ce que nous visons, mais pour l'instant nous sommes plus axés sur les universités afin d'exploiter notre réseau actuel pour rejoindre différents secteurs. Notre réseau est plus centré sur le milieu des ingénieurs et des professionnels. C'est dans les plans, mais nous ne voyons pas comment nous brancher dans ces domaines.

Le vice-président : Évidemment, nous souhaitons, comme vous, que des oléoducs soient construits. Vous voulez voir autour de la table tous ceux qui peuvent renforcer votre position et vos arguments. Avez-vous essayé de travailler avec les communautés autochtones situées le long des tracés actuels ou proposés des oléoducs, et comptez-vous des Autochtones parmi vos membres?

M. Tsang : L'une de nos fondatrices, Deanna Burgart, vient d'une communauté autochtone. Elle a son propre cabinet-conseil sur Pipeline 101, elle est instrutrice et enseigne l'ensemble du processus de conception. Nous avons eu d'excellents engagements de ce côté et notre participation aux conférences CEPA nous a aussi mis en contact avec cette communauté.

Tout le processus de sensibilisation et d'ouverture vers les réserves est un des éléments que nous n'avons pas abordés. Nous ignorons comment nous y prendre, car nous n'avons pas d'expérience sur la façon d'amorcer cette discussion.

Le vice-président : Celle que vous venez de mentionner serait peut-être la personne ressource idéale, car je pense que cela en vaut la peine.

M. Tanchak : Permettez-moi d'ajouter que YPAC est tout à fait d'accord avec l'idée de consulter et de mobiliser les Autochtones dans les projets de ressources. Nous avons eu des séances de travail avec des représentants autochtones. D'abord, nous avons recueilli des fonds pour Indspire, par exemple, lors d'un tournoi de golf et de bienfaisance. Indspire a participé en déléguant un conférencier invité qui nous a parlé du développement des ressources. Nous avons aussi eu Mark Podlasly, du B.C. First Nations Energy and Mining Council, qui s'est adressé aux membres du YPAC.

Nous nous efforçons de traiter de tous ces grands enjeux différents et l'engagement des Autochtones en fait assurément partie.

Le vice-président : Messieurs, ce fut un plaisir de vous accueillir tous les trois ici. Tous nos vœux vous accompagnent. Nous pensons que vous êtes sur la bonne voie.

Comme le sénateur Tannas l'a mentionné, si vous pensez que le gouvernement fédéral peut vous aider dans vos objectifs et pour élargir votre empreinte, faites-nous le savoir et nous veillerons à transmettre le message.

Merci d'être venu.

Avant de vous présenter nos invités, je tiens à préciser pour le compte rendu que nous avons invité la première ministre de la province et le leader de l'opposition à faire un exposé. Le cabinet

declined to make a verbal presentation, but they did send a written submission. The leader of the opposition is away on his honeymoon, so he couldn't be here, but he sent some people in his stead.

I'd like to introduce Mr. Prasad Panda, Member of the Legislative Assembly for Calgary—Foothills; and Dr. Bill Bewick, Director of Policy of the Wildrose Caucus.

I'd ask you both to begin your presentation and then afterwards the senators will have questions.

Prasad Panda, Member of the Legislative Assembly (Calgary—Foothills), Legislative Assembly of Alberta: Good afternoon, honourable senators. My name is Prasad Panda and I'm the Member for Calgary—Foothills in the Alberta Legislative Assembly. I'm an economic immigrant, a first generation Canadian, and a registered professional engineer by training.

My family chose to move to Canada after evaluating the natural resources it possesses and the economic opportunities presented, and the standard of living and Canada's respect for diversity.

For 28 years, I worked in the hydrocarbon industry myself and managed the supply chain management at Suncor Energy for 11 years. During my time in the oil patch, many of my suppliers and contractors were actually from Ontario and Quebec. Also I was proud to say, several of the purchase orders were issued to the First Nations contractors on a preferential basis. That is still the practice in the industry.

Before Suncor, I worked for Reliance Group of India for 16 years. One of the many major projects I worked on was the construction of the world's largest refinery at Jamnagar in Gujarat in India. Later on, that refinery was twinned to process 1.24 million barrels per day at a single location.

When I worked there, we built that refinery, including marine facilities and aromatics complex, in just three years — 26 months. Today, five years after being mentioned the first time, we are still haggling over building a pipeline from Alberta to New Brunswick.

I was a key member of the project management teams that built pipelines for Suncor, for Reliance and for SNC-Lavalin's client, Saudi Aramco, and my personal experience is that Canadian industry takes accountability for safety and sustainability very seriously.

Here, in Canada, energy employee compensation is tied to the performance, to the safety and sustainability metrics. That was not the case when I worked overseas.

Over the years, technology has advanced so much. Today engineers design pipelines with high alloy corrosion-resistant pipes, valves and pumps. Now, with high tech electronics in the

de la première ministre a décliné notre invitation, mais nous a fait parvenir un mémoire. Le chef de l'opposition est absent pour sa lune de miel, mais il a délégué des représentants.

Je vous présente Prasad Panda, député à l'Assemblée législative pour Calgary—Foothills et Bill Bewick, directeur des politiques du caucus du parti Wildrose.

Commencez par vos exposés, après quoi les sénateurs poseront leurs questions.

Prasad Panda, député de Calgary—Foothills, Assemblée législative de l'Alberta : Bonjour honorables sénateurs. Je m'appelle Prasad Panda et je représente Calgary—Foothills à l'Assemblée législative de l'Alberta. Je suis immigré économique, Canadien de première génération et ingénieur professionnel agréé.

Ma famille a choisi le Canada après en avoir évalué les ressources naturelles, les possibilités économiques, le niveau de vie et le respect des Canadiens pour la diversité.

Pendant 28 ans, j'ai travaillé dans l'industrie des hydrocarbures et, pendant 11 ans, j'ai géré la chaîne d'approvisionnement à Suncor Energy. Quand j'étais dans les champs de pétrole, beaucoup de mes fournisseurs et entrepreneurs étaient de l'Ontario et du Québec. Je suis également fier de dire que plusieurs commandes ont été accordées à des entrepreneurs des Premières Nations sur une base préférentielle. C'est toujours la pratique dans l'industrie.

Avant Suncor, j'ai travaillé pour le Reliance Group de l'Inde pendant 16 ans. L'un des plus gros projets sur lequel j'ai travaillé a été la construction de la plus grande raffinerie au monde à Jamnagar dans le Gujarat en Inde. Plus tard, cette raffinerie s'est jumelée à une autre pour raffiner 1,24 million de barils par jour en une seule installation.

Alors que j'y travaillais, nous avons construit cette raffinerie, y compris les installations maritimes et le complexe aromatique en à peine trois ans, en fait en 26 mois. De nos jours, cinq ans après la première annonce, nous argumentons toujours sur la construction d'un oléoduc de l'Alberta vers le Nouveau-Brunswick.

J'étais un membre clé de l'équipe de gestion de projet chargée de la construction des oléoducs pour Suncor, Reliance et le client de SNC-Lavalin, Saudi Aramco. À l'expérience, je sais que l'industrie canadienne prend la responsabilité, la sécurité et la durabilité très au sérieux.

Au Canada, la rémunération des employés du secteur énergétique est liée aux paramètres de rendement, de sécurité et de durabilité. Ce qui n'était pas le cas quand je travaillais outre-mer.

Au cours des années, la technologie a fait d'énormes progrès. De nos jours, les ingénieurs conçoivent des oléoducs avec des tuyaux, des valves et des pompes faits d'alliages solides et

control rooms, they can monitor, track, control and isolate the leakages to the greatest extent. Containment of the spills has improved so much, and the operators of the pipelines are very cognizant of the health hazards and the social and economic impacts of the leakages.

In spite of having the most environmentally responsible oil and gas sector in the world, Canada's industry cannot seem to get pipelines approved in a timely manner. Meanwhile, other less socially and less environmentally responsible countries grow their market share with unimpeded access. Canada's growth is being strangled.

Pipelines are critical national transportation infrastructure that binds the country together. These pipelines carry prosperity from Alberta and distribute to all Canadians across the country. According to CIBC, lack of pipelines is costing Canada \$15 billion every year in lost opportunity revenue, and according to the Canadian Chamber of Commerce, that is \$50 million per day, every day.

Honourable senators, Albertans are very anxious to get back to work. The 22 per cent office vacancy rate in downtown Calgary right here is very troubling. Calgary's unemployment rate is expected to be double digits by December, by Christmas time. We can continue to attract economic immigrants to Canada only when the federation of provinces and territories works in letter and spirit.

We need those pipelines to add capacity, to get our products to market at world prices. Thus, we can expand our output. Canada's access to the markets is insufficient. Perhaps more problematically, this marketing infrastructure is largely designed to service only one customer that is no longer reliant on significant volumes of Canadian crude. The shale oil and gas revolution has resulted in an oversaturated American market, so our single customer has become our largest competitor.

Alberta producers are so desperate to move their product that they're selling their product at a price of discount. This discount means billions less in profits, which in turn means billions less in royalties and taxes for the Government of Alberta and Canada. That means less money for hospitals, schools, seniors care and critical infrastructure projects.

According to the International Energy Agency, global demand for energy will increase by 37 per cent by 2040, and fossil fuels will make up 75 per cent of the energy mix. If Canada does not build new pipeline projects, it means forfeiting this market to the other countries with less than desirable environmental or human rights records. No other country in the world is wasting time and opportunity to realize the full value of their resources in a timely fashion.

résistants à la corrosion. Grâce à la haute technologie dans les salles de contrôle, il est maintenant possible de surveiller, de suivre, de contrôler et d'isoler les fuites dans une très grande mesure. Le confinement des déversements s'est beaucoup amélioré et les exploitants d'oléoducs sont très conscients des risques pour la santé ainsi que des conséquences sociales économiques des déversements.

Bien que le secteur pétrolier et gazier soit le plus écologique au monde, l'industrie canadienne peine à faire approuver les oléoducs dans des délais raisonnables. Entre temps, d'autres pays moins socialement responsables et moins respectueux de l'environnement voient leur part du marché croître sans entrave. La croissance canadienne est étouffée.

Les oléoducs sont une infrastructure de transport nationale essentielle qui unit le pays. Les oléoducs transportent la prospérité de l'Alberta pour la distribuer aux Canadiens de partout au pays. Selon la CIBC, le manque d'oléoducs représente chaque année une perte de revenu potentielle de 15 milliards de dollars, soit 50 millions de dollars par jour selon la Chambre de commerce du Canada.

Honorables sénateurs, les Albertains ont hâte de reprendre le travail. Le taux d'inoccupation de 22 p. 100 des espaces à bureau ici au centre-ville de Calgary est très inquiétant. On prévoit qu'en décembre, à l'approche de Noël, le taux de chômage à Calgary dépassera 10 p. 100. C'est seulement quand la fédération des provinces et des territoires travaillera selon l'esprit et la lettre de notre constitution que nous pourrions continuer d'attirer des émigrés économiques au Canada.

Nous avons besoin de ces oléoducs pour accroître notre capacité et écouler nos produits sur les marchés aux prix mondiaux. Ainsi, nous pourrions gonfler notre production. L'accès du Canada aux marchés est insuffisant. Ce qui est peut-être plus problématique, c'est que l'infrastructure est surtout conçue en fonction d'un seul client qui ne dépend plus des importants volumes de brut canadien. La révolution de l'huile et du gaz de schiste a sursaturé le marché américain de sorte que notre unique client est devenu notre plus grand compétiteur.

Les producteurs albertains sont si désespérés qu'ils écoulent leur produit à prix réduit. Cette réduction équivaut à des milliards de profit en moins, soit des milliards de moins en redevances et en taxes pour les gouvernements de l'Alberta et du Canada. Donc, moins d'argent pour les hôpitaux, les écoles, les aînés et les projets d'infrastructure essentiels.

Selon l'Agence internationale de l'énergie, la demande énergétique globale augmentera de 37 p. 100 d'ici 2040 et les combustibles fossiles représenteront 75 p. 100 du mix énergétique. Si le Canada ne construit pas de nouveaux projets d'oléoduc, cela reviendra à céder ce marché à d'autres pays moins respectueux de l'environnement et des droits de la personne. Aucun autre pays au monde ne gaspille son temps et ses opportunités pour ne pas réaliser la pleine valeur de ses ressources de façon opportune.

Our oil and gas industry needs access to new markets. Pipelines with access to tidewater built in every direction are essential for the long-term prosperity of our energy sector.

While the booming Asian markets are a priority with projects like Trans Mountain expansion, Energy East cannot be dismissed in its significance. Energy East will displace 600,000 barrels per day of crude imported from foreign countries. Energy East is expected to create 23,498 jobs during construction period and another 4,252 jobs during the operations phase. This is all private investment, no public dollars, no public funds required.

Pipelines are the safest and least carbon intensive way to move oil, plain and simple. The U.S. State Department has comprehensively demonstrated in their analysis of Keystone XL that pipelines have no net impact on carbon emissions, especially in comparison to railways.

But if we cannot have pipelines, we will have railways move our product, and the risk of derailments, fires, explosions, deaths and destruction will significantly increase.

It's our belief that if new pipeline projects continue to face the kind of regulatory hurdles they face now, the federal government will need to begin exploring the possibility of developing a single national energy and utility transportation corridor in order to streamline the approval process for all future projects.

New railways are talked about from Fort McMurray to Alaska and rebuilding the line to Churchill, Manitoba. But, again, will federal regulators impede these developments? Would the Government of Canada park an ice breaker in Churchill year round?

On May 16 of this year the Legislative Assembly of Alberta unanimously called on the federal government to scrap the planned crude oil tanker ban on the northwest coast of British Columbia.

There is nothing more crucial for Alberta's economy than getting access to the tidewater for our energy products. Market access delayed is access denied. Lack of market access is diversely impacting the livelihood of Albertans and Canadians. Time is of the essence.

Wildrose has consistently and proudly supported our energy sector and the jobs and prosperity it brings to Alberta and Canada.

I thank you for the opportunity to appear before your committee.

The Deputy Chair: Thank you very much, Mr. Panda, for that presentation. It was knowledgeable and comprehensive. We really appreciate it.

Notre industrie pétrolière et gazière doit accéder à de nouveaux marchés. Et cela exige des oléoducs donnant l'accès à toutes nos côtes pour assurer la prospérité à long terme de notre secteur énergétique.

Quoique les marchés asiatiques prospères soient une priorité dans le cas de projets d'expansion comme Trans Mountain, on ne peut pas nier l'importance d'Énergie Est. Énergie Est aura une capacité de 600 000 barils par jour pour le brut importé. Il est prévu que 23 498 emplois seront créés pendant la construction et que 4 252 autres le seront pendant la phase d'exploitation. Il s'agit là uniquement d'investissements privés, sans apport de fonds publics.

Les oléoducs sont la façon la plus sécuritaire de transporter le pétrole sans incidence sur les émissions de carbone, purement et simplement. Dans son analyse exhaustive du projet Keystone XL, le Département d'État américain a démontré que, comparativement aux chemins de fer surtout, les oléoducs n'ont pas d'incidence nette sur les émissions de carbone.

À défaut d'oléoducs, notre produit transitera par chemin de fer avec un accroissement marqué des risques de déraillement, d'incendie, d'explosion, de décès et de destruction.

Nous croyons que, si les nouveaux projets d'oléoduc continuent de se heurter aux mêmes genres d'obstacles réglementaires, le gouvernement fédéral devra explorer la possibilité de créer un corridor de transport national unique pour les services publics et pour l'énergie, afin d'harmoniser le processus d'approbation de tous les projets futurs.

Il est question d'ouvrir une nouvelle ligne ferroviaire de Fort McMurray vers l'Alaska et de reconstruire la ligne jusqu'à Churchill au Manitoba. Encore là, la réglementation fédérale va-t-elle, encore une fois, empêcher ces développements? Est-ce que le gouvernement du Canada gardera un brise-glace à Churchill à longueur d'année?

En mai 2016, l'Assemblée législative de l'Alberta a unanimement demandé au gouvernement fédéral de lever l'interdiction faite aux pétroliers de brut d'accéder à la côte nord-ouest de la Colombie-Britannique.

Rien n'est plus essentiel pour l'économie albertaine que d'avoir accès à la mer pour nos produits d'énergie. Tout retard dans l'accès au marché est un marché raté. Le défaut d'accès au marché a une importante incidence sur les moyens de subsistance des Albertains et des Canadiens. Il n'y a plus de temps à perdre.

Le parti Wildrose a constamment et fièrement appuyé notre secteur énergétique pour les emplois et la prospérité qu'il apporte en Alberta et au Canada.

Je vous remercie de votre invitation.

Le vice-président : Merci beaucoup, monsieur Panda, pour ce savant et exhaustif exposé. Nous l'avons vraiment apprécié.

Senator Tannas: Welcome, Mr. Panda. I'm glad to have you here. You mentioned in your notes a discussion around a national energy corridor.

Mr. Panda: Right.

Senator Tannas: This is something that I recall your former leader Danielle Smith speaking about, and it captured the attention of a number of us. I note that it captured the attention of Dr. Mintz and The School of Public Policy.

Have you had a chance to review his organization's paper on the idea of a corridor, and what are your thoughts?

We were considering in the Senate studying that very issue, through a process similar to what we're doing here. Can you give us your thoughts on that idea and specifically what your formal policy is on it and what encouragement you might give us on the subject?

Mr. Panda: Thank you. I'm happy to hear your Senate committee is actually looking at that study.

Personally, I haven't reviewed what Mr. Mintz has done so far, but recently there was a news article about the study, University of Calgary, The School of Public Policy, and Montreal Center for Interuniversity Research and Analysis of Organizations. Is that the one you are looking at, sir?

Senator Tannas: Yes.

Mr. Panda: I thought it's a great idea. In Canada, in reality, it takes decades to build anything. When Canadian citizens are demanding us to build national infrastructure projects, those are not only good economic projects for Canadians but they also unite the whole country.

We should all rally behind that idea and do the feasibility study, commission engineering feasibility reports and look at all opportunities to build that corridor for pipelines, for power lines, for rail and road transportation. Once we have that infrastructure in place, or at least if we say we are keen to have that infrastructure in place, then that will trigger private investors to invest some money. They may also contribute to the studies and unlock the values of all those resources up in the north, and connect all the way from B.C. to Eastern Canada. I support that and most of our caucus is in favour of that.

Senator Tannas: Thank you, sir.

Senator Black: Thank you very much for your presentation and also thank you for your service to Albertans.

You have talked very eloquently about the situation as we see it today. I'm very interested in you sharing with the committee your view as to what the situation looks like if pipelines do not get approved.

Le sénateur Tannas : Bienvenu, monsieur Panda. Je suis heureux de votre présence. Vous avez fait allusion à un corridor énergétique national.

M. Panda : En effet.

Le sénateur Tannas : Je me souviens que Danielle Smith, votre ancienne chef, en avait parlé et que cela en avait interpellé plusieurs d'entre nous. Je remarque que cela a piqué l'attention de M. Mintz et de la School of Public Policy.

Avez-vous eu l'occasion d'étudier son document sur l'idée d'un corridor et qu'en pensez-vous?

Au Sénat, nous envisageons d'étudier la question à la faveur d'un processus semblable à celui-ci. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez et, plus précisément, ce qu'est votre politique officielle en la matière et quels encouragements vous pouvez nous apporter sur le sujet?

M. Panda : Merci. Je suis ravi d'entendre que votre comité sénatorial s'intéresse à cette étude.

Je n'ai personnellement pas étudié ce qu'a fait M. Mintz jusqu'ici, mais un article est récemment paru au sujet de l'étude de la School of Public Policy de l'université de Calgary et du Centre de recherche et d'analyse organisationnelle interuniversitaire de Montréal. S'agit-il bien de cela?

Le sénateur Tannas : Oui.

M. Panda : Je pense que c'est une très bonne idée. En fait, au Canada, il faut des décennies pour bâtir quoi que ce soit. Quand les citoyens canadiens nous demandent de construire des projets d'infrastructure nationaux, ce ne sont pas uniquement des projets de biens économiques pour les Canadiens, ils servent aussi à unir le pays.

Nous devrions tous nous rallier derrière cette idée et faire une étude de faisabilité, demander des rapports de rentabilité sur les aspects techniques et étudier toutes les possibilités d'aménagement d'un tel corridor pour les oléoducs, d'exploitation de lignes ferroviaires et de construction de lignes à haute tension. Une fois cette infrastructure en place, ou véritablement envisagée, nous attirerons des investisseurs privés qui pourraient éventuellement contribuer aux études visant à dégager la valeur de ces ressources nordiques en reliant la Colombie-Britannique à l'Est du Canada. Je l'appuie et la majorité de notre caucus l'appuie.

Le sénateur Tannas : Merci, monsieur.

Le sénateur Black : Merci beaucoup pour votre exposé et merci également pour le service que vous rendez aux Albertains.

Vous avez parlé très éloquemment de la situation actuelle. J'aimerais que vous disiez au comité quelle serait la situation si l'oléoduc n'est pas approuvé.

Mr. Panda: Thank you for the question. It's a good question. Everyone is asking, not only in Alberta; it's everywhere. In most of the Atlantic provinces, they're also saying the same thing. If the pipeline doesn't come, they lose the opportunity of jobs and all the social infrastructure investments and social benefits that come with that.

It's really acute now. Most of the friends I used to work with, not only from Alberta but from all over Canada, are looking for jobs now. Without pipelines, there is no way we can ship the product when we expand oil sands facilities here. If we are not building new projects, there are no job opportunities for people.

The established companies like Suncor, instead of developing oil sands projects, are just improving their cost performance from their existing operations. Whatever profits they are getting from that, instead of building new projects, they're looking for mergers and acquisitions. That means they're going to consolidate the jobs. When they acquire other companies, they look at duplicate functions and then they eliminate the duplication and consolidate the jobs. That means there are no new jobs. We're in fact going to lose more jobs.

Without the pipelines, for all the SAGD proponents, they are not getting finance from the banks and institutions because there is no market access. That's why the pipelines are actually lifelines.

As we all know, these are cyclical markets, so they'll come back. In my short stay here, I have faced the boom and bust cycle three or four times already. When the next opportunity comes, we should be ready to export our products to the market where we can get full value for our product.

But if we don't start that process now, it may take forever and we might lose the next boom cycle. That's why all these people who lost jobs recently in Alberta and all over Canada are very eager to get back to work soon.

With these pipeline projects there are no public dollars; it's all private investment. They are shovel-ready and shovel-worthy projects. Both the federal and provincial governments should actively look at starting some of those projects.

Senator Black: Thanks, Mr. Panda.

Senator Mercer: Mr. Panda, thank you for your participation. It is one of the most impressive presentations we've had before the committee.

I want to draw your attention to a comment you did make. You said Energy East is expected to create 23,498 jobs during the construction period and 4,252 jobs during the operations phase. Those are very impressive numbers.

However, one of the problems that we are addressing is the fact that if Energy East is not approved and then it's appealed, say, to the cabinet — you know, as a politician, all politics are local. We need to take that 23,498 number and that other number of 4,252 and break them down so that it becomes local, so that the

M. Panda : Merci pour la question. C'est une bonne question. Tout le monde se la pose partout, pas seulement en Alberta et tous disent la même chose. Sans oléoduc, ils perdent des occasions d'emploi ainsi que tous les investissements en infrastructure sociale et les avantages sociaux connexes.

C'est vraiment aigu maintenant. La plupart de mes anciens collègues et amis, ici et partout au Canada, sont en recherche d'emploi. Sans oléoduc, impossible de livrer le produit si nos installations de production sont agrandies ici. Sans construction de nouveaux projets, pas de débouchés d'emploi.

Au lieu d'aménager des projets de sable bitumineux, les compagnies établies comme Suncor améliorent le rendement de leurs exploitations existantes et investissent leurs bénéfices dans les opérations de fusionnement d'entreprises, et pas pour la construction de nouveaux projets. Après les fusions, elles recensent les fonctions redondantes, les éliminent et regroupent les tâches au niveau de certains emplois. À terme, nous perdons encore plus d'emplois.

Sans oléoduc, tous les promoteurs du DGMV n'obtiendront pas de financement des banques et des institutions, car il n'y a pas d'accès au marché. Voilà pourquoi les oléoducs sont vraiment une bouée de sauvetage.

Nous savons tous que ces marchés sont cycliques et qu'ils vont rebondir. Durant mon court séjour ici, j'ai déjà connu trois ou quatre cycles d'expansion et de ralentissement. Quand l'occasion se présentera, nous devons être prêts à exporter nos produits sur le marché et à en tirer la pleine valeur.

Mais, si nous ne lançons pas ce processus maintenant, les choses risquent de traîner en longueur et nous pourrions rater la prochaine vague. Voilà pourquoi tous ces gens récemment mis à pied en Alberta et partout au Canada ont très hâte de se remettre au travail.

Ces projets d'oléoduc sont entièrement financés par le privé, il n'y a pas de fonds publics. Ce sont des projets valables prêts à démarrer. Les gouvernements fédéral et provinciaux devraient s'activer et lancer certains de ces projets.

Le sénateur Black : Merci, monsieur Panda.

Le sénateur Mercer : Monsieur Panda, merci de votre participation. Vous nous avez fait un des exposés les plus impressionnants que ce comité ait entendus.

J'attire votre attention sur l'un de vos commentaires. Vous dites qu'Énergie Est devrait créer 23 498 emplois durant la construction et 4 252 durant la phase d'exploitation. Ce sont là des chiffres très impressionnants.

Toutefois, le problème pour nous est le suivant : si nous rejetons Énergie Est et faisons appel au cabinet disons — vous savez que, pour un politicien, toute politique est locale — alors, nous devons ventiler ces chiffres de 23 498 et de 4 252 par localité. Ainsi, les députés de l'Est canadien, surtout de l'Ontario, du

member of Parliament from wherever, in Eastern Canada, and particularly in Ontario, Quebec and Atlantic Canada, knows that the failure to approve Energy East will cost X number of jobs in his or her constituency, and X number of jobs in the long term in his or her region.

One of the problems we have is that people are looking for the social licence to build the pipeline, but nobody talks about the social licence to create jobs.

Mr. Panda: Right.

Senator Mercer: Really what we're interested in is creating jobs, and creating jobs will create wealth, and we know it's self-perpetuating.

Is there a way that you or someone can take those numbers and break them down and say that, of those 23,498 jobs, our projection is that X number will be in New Brunswick, Quebec or Ontario or wherever, because that becomes real to the local politician. That becomes real when it goes to cabinet, and if cabinet doesn't approve it.

Let's use New Brunswick, for example. If cabinet failed to approve it, then Dominic LeBlanc, the cabinet minister for New Brunswick, has to explain to New Brunswickers why this didn't get approved, the same way that my member of Parliament, Scott Brison, would have to explain to Nova Scotians why it didn't get approved. This is politics at its rawest. If I come to your constituency in Calgary and say that if we don't do this project, 3,000 people in Calgary—Foothills are going to lose their jobs, I've got your attention.

Mr. Panda: Yes.

Senator Mercer: You're going to want to know what you can do to prevent that, how you can turn that around.

Is there a way of taking those numbers and producing them in a way that's useable for people, and putting them out there publicly so that the media and other members of Parliament — and I think you need to start communicating with all members of Parliament — but, in particular, to the government members of Parliament, because they're the ones closest to the decisions, and saying, "Here, this is what it means in jobs in your neighbourhood."

Mr. Panda: That's a really good point. It's not only the jobs; it's also the tax revenue for each province and as a nation how much we get, billions of dollars. By not building the pipelines, we are losing the tax revenue, too.

To your point, I'm not here to politicize this. I'm just quoting authentic sources here. The Conference Board of Canada has projected the number of jobs province-wide. They don't have constituency level, but they have each province. For example, New Brunswick will have 47,366 jobs during the project development and 6,410 jobs. This is for the project duration. These numbers are not from Wildrose but from the Conference Board of Canada.

Québec et de l'Atlantique connaîtront le coût en emplois perdus dans leurs circonscriptions et dans leur région à long terme si on rejette Énergie Est.

Un des problèmes c'est l'acceptabilité sociale requise pour construire l'oléoduc, mais personne ne requiert l'acceptabilité sociale pour la création d'emplois.

M. Panda : En effet.

Le sénateur Mercer : Ce qui nous intéresse vraiment c'est la création d'emplois, eux qui sont porteurs de richesse. C'est le cercle vertueux.

Pouvez-vous ou quelqu'un d'autre peut-il ventiler ces 23 498 emplois pour le Nouveau-Brunswick, le Québec et l'Ontario ou ailleurs, parce que cela parlerait davantage aux politiciens locaux et au cabinet, si celui-ci devait décider de rejeter le projet.

Prenons l'exemple du Nouveau-Brunswick. En cas de refus par le cabinet, Dominic LeBlanc du Nouveau-Brunswick, qui siège au cabinet, devra expliquer au Néo-Brunswickois pourquoi le projet a été rejeté, tout comme mon député, Scott Brison, devra l'expliquer aux Néo-Écossais. C'est de la politique à l'état pur. Si je viens dans votre circonscription de Calgary en vous disant que, si le projet est refusé, 3 000 personnes de Calgary perdront leur emploi, alors j'ai votre attention.

M. Panda : Oui.

Le sénateur Mercer : Vous voudrez savoir comment éviter cela et renverser la vapeur.

Si vous pouvez arriver avec des chiffres utilisables et les communiquez aux gens, au public, aux médias et aux autres députés... je pense que vous devez approcher tous les députés, surtout ceux qui sont ministres, car ils sont plus près du pouvoir décisionnel. Vous leur direz : « Voilà l'incidence sur les emplois dans votre voisinage. »

M. Panda : Excellente remarque. Il y a les emplois, mais aussi l'impôt sur le revenu de chaque province et du pays, cela représente des milliards de dollars. En ne construisant pas les pipelines prévus, nous perdons aussi les revenus fiscaux.

Mais, je ne suis pas là pour politiser le débat. Je ne fais que citer des sources fiables. Le Conference Board du Canada a fait des projections d'emploi pour chaque province, mais pas par circonscription. Au Nouveau-Brunswick, par exemple, cela représente 47 366 emplois durant la phase de développement du projet et 6 410 par la suite. C'est pour la durée du projet. Ce ne sont pas les chiffres du parti Wildrose, mais du Conference Board du Canada.

Senator Mercer: It's very important that they are not from Wildrose, not that I want to take anything away from Wildrose.

Mr. Panda: Right. So they're out there province-wide. I can table this report if you'd like.

Senator Mercer: You can table it through the clerk.

Mr. Panda: That gives the number of jobs for Quebec, for example: 49,195. This is the summary report from the Conference Board of Canada.

It says that between 2013 and 2040, the project is expected to generate in total, across Canada, 260,695 person-years of employment, full-time equivalent. As well, the project will produce \$81 billion worth of fiscal revenues over the same period. They broke it down by province and territory.

Senator Mercer: That's very useful because it seems to me that, with those numbers, you being not just Wildrose, but everybody who's supportive of Energy East needs to communicate that to people and to members of Parliament so that they understand it.

I would suggest that the mayor of Montreal, once he sees those numbers, will take pause when someone walks in his office and says, "Your opposition to Energy East is costing Quebec," and, in his case, Montreal, "X number of jobs."

Mr. Panda: Yes.

Senator Mercer: That hits home. If I come into your office and tell you the project is costing 2,000 jobs in your constituency, I've got your attention and you're going to do something about it.

Mr. Panda: There are few things that actually surprised me here. Those things are happening in a Western democracy like Canada. This interprovincial transportation is the jurisdiction of federal government, and there is a reason why it is like that, because any one individual jurisdiction like the mayors of Montreal or Burnaby or Vancouver can hold the entire country's economy to hostage. We don't want that; it's not good.

That's why we had to keep the politics out of it and we had to allow independent bodies like National Energy Board to do their review process based on facts and science.

Senator Mercer: I think your other comment, that on May 16 the Legislative Assembly of Alberta unanimously called on the federal government to scrap the plan, that the northwest coast of British Columbia issue, that goes to the point that we need to make sure that it's as least political as possible, although if the National Energy Board were to say no to Energy East, then our target does narrow politically to one group, because there's only one group. The reality is that my political party is the one in power and we're the target. I'm happy to help in aiming at my colleagues.

Mr. Panda: I really appreciate that. So if the Energy East project doesn't go ahead, then the other options we have is Northern Gateway, which was already in trouble.

Le sénateur Mercer : C'est très important que les chiffres ne soient pas ceux du parti Wildrose, et ce n'est pas une critique à votre endroit.

M. Panda : Oui. Les données existent pour l'ensemble des provinces. Si vous voulez, je peux déposer ce rapport.

Le sénateur Mercer : Vous pouvez le remettre au greffier.

M. Panda : On y donner le nombre d'emplois pour le Québec, par exemple : 49 195. C'est le rapport de synthèse du Conference Board du Canada.

Entre 2013 et 2040, le projet devrait générer 260 695 emplois, en années-personnes et équivalents temps plein. Pour la même période, le projet générerait 81 milliards de dollars en revenus fiscaux. La ventilation a été faite par province et par territoire.

Le sénateur Mercer : Voilà qui est très utile, tous ceux qui appuient Énergie Est, et non seulement le parti Wildrose, doivent communiquer ces chiffres aux députés afin qu'ils les comprennent.

En voyant ces chiffres le maire de Montréal va accuser le coup quand quelqu'un se présentera dans son bureau en disant : « Votre opposition à Énergie Est est coûteuse pour le Québec, » et, dans son cas, à Montréal, « c'est X nombre d'emplois. »

M. Panda : Oui.

Le sénateur Mercer : Cela vient vraiment vous chercher, si j'arrive dans votre bureau en vous disant que le projet représente 2 000 emplois dans votre circonscription. Là, j'ai toute votre attention et vous allez réagir.

M. Panda : En fait, ce qui me surprend ici, entre autres choses, c'est que cela se passe dans une démocratie occidentale comme le Canada où le transport interprovincial est de compétence fédérale, mais où n'importe quel palier inférieur, comme les maires de Montréal, de Burnaby ou de Vancouver, peut tenir toute l'économie du pays en otage. Nous ne voulons pas de cela, ce n'est pas bon.

Voilà pourquoi nous avons dû séparer cela de la politique en laissant des organismes indépendants comme l'Office national de l'énergie procéder à l'examen en se fondant sur les données factuelles et scientifiques.

Le sénateur Mercer : Je pense à votre autre commentaire, à savoir que, le 16 mai, l'Assemblée législative de l'Alberta a demandé unanimement au gouvernement fédéral d'abandonner le plan envisagé pour la côte nord-ouest de la Colombie-Britannique. Voilà pourquoi nous devons nous assurer que ce soit le moins politique possible, bien que, en cas de refus d'Énergie Est par l'Office national de l'énergie, politiquement, une seule formation politique serait visée, car il n'y en a qu'une. Mon parti politique étant au pouvoir, nous sommes dans la mire. Cela me fera plaisir de vous aider à cibler mes collègues.

M. Panda : Je l'apprécie vraiment. Alors, si Énergie Est ne se concrétise pas, parmi nos autres options, il y a Northern Gateway qui est déjà en eaux troubles.

Senator Mercer: Yes.

Mr. Panda: The other one is Trans Mountain, but if we don't build Energy East, that means we'll continue to import about 600,000 barrels of oil from countries like Venezuela, Algeria and Nigeria that don't have good human rights records.

Senator Mercer: Senator MacDonald and I have been talking. We had a witness just before you who encouraged us to talk, and I encourage you, it will help you with the 11 members of Parliament in Nova Scotia, I can tell you, if you talk not just about going to Saint John, New Brunswick. The real problem with Saint John, New Brunswick, the only reason people are talking about Saint John, New Brunswick, is because the big Irving refinery is there, but if you want to go to tidewater, if you go to Saint John, New Brunswick, it means you're going into the environmentally sensitive Bay of Fundy where there are a large number of species at risk that use the Bay of Fundy, particularly in the summertime, large right whales frequent the bay, whereas if you went to the Strait of Canso in Nova Scotia, where the large terminal for importing oil into Canada is already there, it makes logical sense that we should turn that around for exports. We've got tanks to store there, ready and waiting for tankers to come in, if that's where we go as opposed to going to Saint John.

We avoid the environmental aspect. I think you will find more agreement in Nova Scotia with respect to the environment. You still have the problem of getting it across the land, although Senator MacDonald rightly points out that we have a gas pipeline that comes ashore from our Sable oil and gas fields that will be out of gas in, Senator MacDonald says 18 months. I don't know what the actual number is. It will be out of gas shortly. It would seem that reversing that, obviously increasing the size, because gas is smaller than what we need for this project, there's some sense there.

Let's start talking about going to Nova Scotia. Now, as we go through New Brunswick with the pipeline, there's a need for feeding the large Irving refinery in Saint John, because it's a market that should be utilized, and it reduces the price for them in purchasing imported oil from Saudi, or wherever else they're getting it; and reminding people that I think it's a day closer from the Strait of Canso in Nova Scotia — no, it's a day and a half closer — than it would be from Saint John, New Brunswick to India, for example.

Mr. Panda: Yes. Once we take it to the Atlantic coast, then India is willing to actually import a lot of that oil.

Senator Mercer: Well, let's do it.

Mr. Panda: The previous company I used to work for, that refinery alone is 1.24 million barrels, and they are very hungry. That refinery can actually handle our bitumen. It is the most modern refinery. They can take the hardest crude and refine it.

Senator Mercer: I'd like to thank you and your comment about the non-partisan aspect of this. We have to make this as non-partisan as possible, because we need to engage all of our

Le sénateur Mercer : Oui.

M. Panda : L'autre est Trans Mountain, mais sans la construction d'Énergie Est, nous devons donc continuer d'importer environ 600 000 barils de pétrole de pays comme le Venezuela, l'Algérie et le Nigéria où le respect des droits de la personne laisse à désirer.

Le sénateur Mercer : Je discutais avec le sénateur MacDonald du témoin précédent qui nous a tous encouragés à parler aux 11 députés du Parlement de la Nouvelle-Écosse, et je vous encourage de le faire, surtout si vous ne voulez pas vous limiter à Saint John, Nouveau-Brunswick. Si les gens veulent aboutir à Saint John, c'est qu'il s'y trouve la grande raffinerie Irving, mais si pour ce qui est de déboucher sur la mer, il y a le problème de la baie de Fundy dont l'environnement est sensible et où l'on retrouve un grand nombre d'espèces menacées, surtout en été avec les énormes baleines franches. Par contre, si vous allez vers le détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse, il y a déjà sur place de grands terminaux pour l'importation de pétrole au Canada. Cette solution serait logique si nous pouvions exporter et non importer. Il y a déjà des réservoirs sur place, prêts pour le transbordement sur les pétroliers, et il ne serait pas nécessaire d'aboutir à Saint John.

Ainsi, on éviterait toute la question environnementale. À mon avis, sur le plan environnemental, la Nouvelle-Écosse sera plus accommodante. Il reste le problème du transport terrestre. Le sénateur MacDonald me signale avec raison que nous avons un gazoduc entre la côte et nos champs pétrolifère et gazier de l'île de Sable. Selon le sénateur MacDonald, nous allons manquer de gaz d'ici 18 mois. J'ignore la période précise, mais d'ici peu, il n'y aura plus de gaz. On pourrait inverser la direction du flux, mais pour accommoder notre projet, il faudra accroître le diamètre du gazoduc qui est plus petit. Cela me paraît logique.

Voyons maintenant la solution de la Nouvelle-Écosse. L'oléoduc traverserait le Nouveau-Brunswick pour alimenter la grande raffinerie Irving de Saint John, car c'est un marché à ne pas négliger. La raffinerie obtiendrait ainsi le pétrole à un meilleur prix que celui importé d'Arabie saoudite ou d'ailleurs. N'oublions pas que le détroit de Canso met l'Inde à une journée — non, à une journée et demie de moins — que Saint John, Nouveau-Brunswick, par exemple.

M. Panda : Oui. Une fois que le pétrole arrivera à la côte Atlantique, l'Inde sera prête à en importer en grande quantité.

Le sénateur Mercer : Bien, alors faisons-le.

M. Panda : La capacité de la raffinerie de la compagnie où je travaillais auparavant est de 1,24 millions de barils et il en faut plus. Cette raffinerie peut traiter notre bitume, c'est la plus moderne. On peut y raffiner les pétroles bruts les plus durs.

Le sénateur Mercer : Je tiens à vous remercier, Je vous remercie pour vos commentaires sur l'aspect non partisan du dossier. Il faut être les moins partisans possible, car nous devons obtenir la

communities, and we all have different communities — Wildrose; I'm a Liberal; Senator MacDonald is a Conservative and he has different communities —that we can mobilize. Regarding social licence, other than the one bump that we've crossed in the Saint Lawrence River there with the mayor of Montreal, I don't see a lot of really major opposition in Eastern Canada. There will be groups, I know there will be, and they will be noisy and disruptive.

However, if we explain jobs to them, and if we also explain the tax benefits to Alberta and to Canada, we can also remind Canadians that if Alberta's taxation rate is successful enough then there's more money that Alberta pays into equalization, which benefits all of us across the country, particularly those of us in provinces who do receive equalization payments, such as Senator MacDonald's and mine.

Mr. Panda: When I look back, Alberta didn't receive any transfer payments, equalization payments. All of Canada is benefiting out of it.

The issue I have when you talk about social licence, I'm not clear. Who issues that social licence? Who is the competent authority to issue that social licence? What are the requirements to gain that social licence? I don't get it.

Senator Mercer: It's not like the DMV. You don't go in and apply for a social licence. Social licence is earned, and as I told some industry people earlier, and I was very critical of them, social licence is earned every day.

Mr. Panda: Exactly.

Senator Mercer: They have done some good things, but nobody knows about them. They forget they're in the sales business. They think they're in the petroleum business. That's part of what they do, but they're only in the petroleum business if the sales go right.

Mr. Panda: Exactly. We all know that we have to consult everyone. We have to hear the independent bodies like the NEB. They should hear all the concerns from every stakeholder, including First Nations, and address them. All the reasonable concerns should be addressed, and the NEB should put those conditions as a conditional approval for the project and we should get the proponents to address those reasonable concerns and needs of all the stakeholders. But if we allow every jurisdiction and every person to come and take over, that's where not only senators and legislators and parliamentarians, every one of us, we have to show leadership and educate people on the benefits, like you said, senator, the economic benefits for everybody. Otherwise, protesters are going to take control and they're going to set the terms, which are not acceptable. There are always protesters who will protest any growth project. Some provinces might say, "Well, not in my back yard." If everyone says that, how can we function as a country?

collaboration de toutes nos collectivités et nous avons tous des collectivités différentes que nous pouvons mobiliser... Wildrose; je suis libéral; le sénateur MacDonald est conservateur et il a des collectivités différentes. Au sujet de l'acceptabilité sociale, sauf l'obstacle que nous avons rencontré avec le maire de Montréal pour la traversée du Saint-Laurent, je ne vois pas beaucoup d'opposition importante dans l'Est du Canada. Je sais qu'il y aura des groupes bruyants et perturbateurs.

Toutefois, si nous leur expliquons pour les emplois et les avantages fiscaux pour l'Alberta et le Canada, nous pouvons aussi rappeler aux Canadiens que si l'Alberta a suffisamment de revenus fiscaux, elle aura alors plus d'argent à verser en paiements de péréquation, ce qui profitera à l'ensemble du pays, particulièrement dans nos provinces au sénateur MacDonald et à moi, qui reçoivent des paiements de péréquation.

M. Panda : En rétrospective, l'Alberta n'a reçu aucun paiement de transfert ni de péréquation. Tout le Canada en profite.

Quand vous parlez d'acceptabilité sociale, je suis un peu mêlé. Quelle est l'autorité compétente qui émet le permis d'approbation sociale? Quelles sont les exigences pour l'obtenir? Je ne comprends pas.

Le sénateur Mercer : Ce n'est pas comme le DMV. On ne fait pas de demande pour un permis d'acceptabilité sociale. L'acceptabilité sociale se mérite et, comme je l'ai dit plutôt à certaines personnes de l'industrie, dont j'ai été très critique, l'acceptabilité sociale se gagne jour après jour.

M. Panda : Tout à fait.

Le sénateur Mercer : Ils ont fait de bonnes choses, mais personne n'est au courant. Ils oublient qu'ils sont dans la vente, ils pensent qu'ils sont dans les hydrocarbures. Cela fait partie de ce qu'ils font, mais ils ne peuvent être dans les hydrocarbures que si les ventes marchent.

M. Panda : Exactement. Nous savons tous que nous devons consulter tout le monde. Nous devons entendre les organismes indépendants comme l'ONÉ. Ils devraient écouter et analyser toutes les préoccupations de chaque intervenant, y compris des Premières Nations. Toutes les préoccupations raisonnables devraient être prises en compte et l'ONÉ devrait y assujettir l'approbation conditionnelle du projet et demander aux promoteurs de traiter des préoccupations et des besoins raisonnables de tous les intervenants. Mais si nous permettons à chaque juridiction et à chacun de prendre les choses en main, à ce moment-là nous devons, et pas seulement les sénateurs, les législateurs et les parlementaires, mais chacun de nous, faire preuve de leadership et éduquer les gens sur les avantages économiques pour tous, comme vous l'avez dit sénateur. Autrement, les protestataires vont prendre le contrôle et fixer des conditions inacceptables. Il y aura toujours des protestataires anti-croissance. Certaines provinces peuvent dire : « Pas dans ma cour. » Si tout le monde dit cela, comment pouvons-nous fonctionner comme pays?

These trade deals that we are signing with other countries in order to make them work and to benefit all Canadians, we actually should take politics out of this and build these pipelines in a timely manner so we can leverage those trade deals with other countries.

Senator Mercer: We also have to make sure that if the National Energy Board does reject it or put too many restrictions on it, that the people who are at the appeal process, the cabinet, have been exposed to so much of this data that it's going to be difficult for them to say no. We need to do that. It's not a small job. It's a big job, and we all have a role to play in it, those of us who might be in favour of energy.

I wouldn't want to pre-judge what this committee might say, but I've got a funny feeling.

Thank you.

The Deputy Chair: Mr. Panda, I have a few things I'd like to discuss.

I have to agree with you: I do find the arguments about social licence pretty nebulous stuff. This country has been crisscrossed with pipelines for 75 years. This is not new technology or a new thing. The only thing new about it is that it is better technology, better pipelines, better safety systems, better backup systems, better everything than existed. We have pipelines in the ground that have been there for 75 years and they're still operating. Anything that's going to be built today will be so much more efficient and so much safer.

Mr. Panda: Yes.

The Deputy Chair: The Northern Gateway pipeline proposal, the courts have ruled against it, and I suspect that the federal government won't have the stomach to do otherwise. They may. I can't pre-judge them. We'll have to see what happens, but sometimes when a door closes, another one opens.

Mr. Panda: Yes.

The Deputy Chair: Are you familiar with discussions regarding the proposed Eagle Spirit energy corridor to Prince Rupert? Have you discussed that with that group?

Mr. Panda: Instead of Kitimat, you're talking Prince Rupert?

The Deputy Chair: Prince Rupert. Are you familiar with that proposal? We've had some discussion about it here today by a couple of our presenters.

Mr. Panda: No, I'm not.

The Deputy Chair: I think the Government of Alberta or the people of Alberta would be very interested in the particulars of it. We'll make sure that our clerk and our committee gets this information to you. We've been in touch with them. We were hoping that the group itself would have been able to make a presentation, but they haven't been able to pull it together yet.

Mr. Panda: Yes, either way, whether it is Kitimat or Prince Rupert, as long as we have access to the tidewaters, I don't think we have an issue with that.

Il y a ces ententes commerciales que nous signons avec d'autres pays afin que tous les Canadiens puissent travailler et en profiter. En fait, nous devrions évacuer la politique de ce dossier et construire ces oléoducs de façon opportune afin de profiter de ces ententes commerciales avec les autres pays.

Le sénateur Mercer : Si l'Office national de l'énergie rejetait le projet ou imposait trop de restrictions, nous devons aussi rendre ces données incontournables de sorte que ceux qui sont dans le processus d'appel, le Cabinet, pourront difficilement dire non. Ce n'est pas une mince affaire, mais nous devons le faire. C'est toute une entreprise et nous avons tous un rôle à jouer, je parle de ceux d'entre nous qui sont pour l'énergie.

Je ne veux pas préjuger des propos éventuels de ce comité, mais j'ai une drôle d'impression.

Merci.

Le vice-président : Monsieur Panda, j'aimerais aborder quelques points.

Comme vous, je reconnais la nébulosité des arguments touchant l'acceptabilité sociale. Ce pays est quadrillé d'oléoducs depuis 75 ans, ce n'est pas une nouveauté ni une nouvelle technologie. La seule nouveauté, c'est que la technologie est meilleure, que les oléoducs sont meilleurs, comme les systèmes de sécurité et les systèmes d'appoint qui sont supérieurs à tout ce qui existait. Nous avons des oléoducs de 75 ans dans le sol qui sont encore en service. Tout ce qui va être construit aujourd'hui est tellement plus efficace et tellement plus sûr.

M. Panda : Oui.

Le vice-président : Les tribunaux ont décidé contre le projet d'oléoduc Northern Gateway, et je suppose que le gouvernement fédéral n'aura pas les tripes de renverser la décision. Peut-être. Je ne peux pas en préjuger. Nous verrons ce qui va arriver, mais parfois si une porte se ferme, une autre s'ouvre.

M. Panda : Oui.

Le vice-président : Êtes-vous au courant du projet de corridor énergétique Eagle Spirit vers Prince Rupert? Avez-vous discuté avec ce groupe?

M. Panda : Au lieu de Kitimat, vous parlez de Prince Rupert?

Le vice-président : Prince Rupert. Êtes-vous au courant de cette proposition? Nous en avons discuté ici hier avec quelques témoins.

M. Panda : Non, je ne le suis pas.

Le vice-président : Je pense que le gouvernement albertain et les Albertains seraient très intéressés par les détails de ce projet. Nous veillerons à ce que notre greffier et notre comité vous transmettent cette information. Nous avons été en contact avec les gens d'Eagle Spirit. Nous espérons que le groupe puisse nous faire un exposé, mais cela n'a pas été possible jusqu'ici.

M. Panda : Oui, d'une façon ou d'une autre, que ce soit Kitimat ou Prince Rupert, dans la mesure où nous avons accès à la mer, pour nous ce n'est pas un problème.

The Deputy Chair: This will be a comprehensive corridor. It would move LNG, move power lines, move everything.

Mr. Panda: Yes, that would be great. I think we can support that.

The Deputy Chair: The other thing I want to mention to you is, again, with the creation of wealth, as Senator Mercer mentioned, we create jobs, but if we create wealth, the jobs will take care of themselves in many ways. But \$200 billion has been transferred from Alberta to the federal authority in the past 15 years.

Mr. Panda: Right.

The Deputy Chair: That's a lot of money. In turn, that money has been allocated to the provinces for health, education, to First Nations; they've been allocated to all the different levels of social infrastructure that we support in the country.

I said earlier, this is not my grandparents' Canada. When my grandparents were around, the government did nothing for them. Until they got the pension cheque, I think, in the late 1930s, there was no social security or any social backup at all in this country. We have to be able to pay for this stuff.

Do you have any idea, do you have any numbers in regards to the drop in the amount of transfer that would have gone to the federal government from Alberta, let's say, in the next three to five years?

Mr. Panda: I don't know exactly how much it is from Alberta, but I have these graphics here about total lifetime equalization payments among the provinces, and Quebec received \$198 billion.

The Deputy Chair: This is from what year?

Mr. Panda: From the beginning.

The Deputy Chair: Beginning of equalization.

Mr. Panda: This is the total lifetime equalization. So Quebec received \$198 billion, which it says is 50.5 per cent. That means in total that \$400 billion was transferred from the federal government to the provinces as equalization payouts. Out of that Quebec got \$198 billion; Ontario got \$17 billion; Newfoundland and Labrador, \$25 billion; New Brunswick, \$43 billion; Nova Scotia, \$44 billion; and P.E.I., \$9 billion.

When you talk about Western Canada, Manitoba got \$46 billion; Saskatchewan got \$8 billion; and you'll be surprised to see that Alberta got only \$92 million in the last 30, 40 years, whenever it started; and British Columbia, \$3 billion.

The Deputy Chair: Yes, and that's a cumulative number.

Mr. Panda: Yes. During this economic downturn, even now, Alberta, British Columbia and Saskatchewan are getting zero dollars, including Newfoundland and Labrador, they're getting zero dollars, whereas Quebec is getting \$10 billion even now.

Le vice-président : Ce sera là un corridor très utilisé pour le transport du GNL, de l'électricité à haute tension, de tout.

M. Panda : Oui, ce serait fantastique. Je peux appuyer cela.

Le vice-président : Pour revenir sur les propos du sénateur Mercer, nous créons des emplois, mais si nous créons la richesse, les emplois viendront automatiquement de bien des façons. Cependant, au cours des 15 dernières années, l'Alberta a transféré 200 milliards de dollars aux instances fédérales.

M. Panda : En effet.

Le vice-président : C'est beaucoup d'argent. Ensuite, cet argent a été remis aux provinces pour la santé, l'éducation, les Premières Nations; pour les différents niveaux d'infrastructure sociale que nous appuyons au pays.

Je le répète, ce n'est pas le Canada de mes grands-parents. À leur époque, le gouvernement ne faisait rien pour eux. Ce n'est que vers la fin des années 1930 qu'ils ont touchés un chèque de pension, il n'y avait pas de sécurité sociale ni aucun filet social dans ce pays. Nous devons être en mesure de payer pour cela.

Avez-vous une idée des chiffres sur ce que sera la baisse des transferts albertains au fédéral, disons dans les trois à cinq prochaines années?

M. Panda : J'ignore combien proviennent de l'Alberta, mais j'ai les tableaux ici pour la durée totale des paiements de péréquation entre les provinces et le Québec a reçu 198 milliards de dollars.

Le vice-président : C'est à partir de quelle année?

M. Panda : Depuis le début.

Le vice-président : Depuis le début de la péréquation.

M. Panda : C'est depuis le début de la péréquation Le Québec a donc touché 198 milliards de dollars, soit 50,5 p. 100. Cela veut dire que le fédéral a transféré 400 milliards de dollars aux provinces en paiements de péréquation, ventilés comme suit : Québec, 198 milliards de dollars; Ontario, 17 milliards de dollars; Terre-Neuve et Labrador, 25 milliards de dollars; Nouveau-Brunswick, 43 milliards de dollars de dollars; Nouvelle-Écosse, 44 milliards de dollars; et l'Île-du-Prince-Édouard, 9 milliards de dollars.

Dans l'Ouest canadien, le Manitoba a reçu 46 milliards de dollars; la Saskatchewan, 8 milliards de dollars; et surprise, l'Alberta n'a reçu que 92 millions de dollars au cours des 30 ou 40 dernières années, depuis le début; et la Colombie-Britannique a reçu 3 milliards de dollars.

Le vice-président : Oui et c'est un chiffre cumulatif.

M. Panda : Oui. Présentement, avec ce ralentissement économique, l'Alberta, la Colombie-Britannique, la Saskatchewan ainsi que Terre-Neuve-et-Labrador ne reçoivent rien, alors que le Québec reçoit actuellement 10 milliards de dollars.

The Deputy Chair: But the biggest province, Ontario, which for years was the industrial heartland of the country, is now a have-not province.

Mr. Panda: Yes.

The Deputy Chair: In those cumulative years, Ontario would probably only be part of that equation for the last three or four years or whatever.

Mr. Panda: Yes.

The Deputy Chair: From now into the future, in the short term anyway, it looks like Ontario is going to continue to be a have-not province. The potential of Ontario to suck a lot of money out of the equalization program is substantial, and there's just not going to be the money there to replace it.

Mr. Panda: Yes. That's unfortunate. That's why Wildrose commissioned an independent equalization panel. Those are not politicians or pro-Wildroses; these are independent experts in economy, in calculating royalties and all other subjects. These are the experts, and they're giving us the report after reviewing whether the formula used to calculate these equalization payouts is still fair, even now after so many years, because it's not working for us in Alberta.

We asked them to review and give their comments, so we're getting that in the fall. Once we get that, we can share it with you. It's not any partisan report; it's independent, not done by us, expert report, just to check the fairness of that formula, whether it meets the current needs or not.

The Deputy Chair: I want to reassure you that I think most Canadians appreciate the substantial contribution Alberta has made to this country in the last 40 years.

Senator Mercer: Hear, hear.

The Deputy Chair: I think most Canadians want to help Alberta and their own country in getting this product to market. I want to reassure you that this committee will do everything it can in a reasonable and professional way to get that point across to the federal government.

I want to thank you both for being here.

Mr. Panda: Thank you for having us and for visiting Alberta, the heart of our energy sector. You took time to come and hear from Albertans, and we want to thank you.

If you could take back our concerns for us, time is of the essence. We have to get approvals for these projects in a timely fashion, particularly when our Prime Minister is telling the world that he is there to help everyone, but here in Canada, we should help ourselves first.

The Deputy Chair: Of course.

Mr. Panda: And get people back to work.

Le vice-président : Mais la plus grande province, l'Ontario, qui fut pendant des années le cœur industriel du pays, est maintenant une province démunie.

M. Panda : Oui.

Le vice-président : Dans ces années cumulatives, l'Ontario est seulement incluse dans l'équation depuis les trois ou quatre dernières années, à peu près.

M. Panda : Oui.

Le vice-président : Dans un avenir prévisible, du moins à court terme, il semble que l'Ontario demeurera une province démunie. Le siphonage potentiel d'importants montants du programme de péréquation par l'Ontario est significatif et, il n'y aura pas d'argent pour le renflouer.

M. Panda : Oui, c'est malheureux. Voilà pourquoi le parti Wildrose a recommandé la création d'un groupe d'étude indépendant sur la péréquation. Ce ne sont pas des politiciens, ni des militants de Wildrose; ce sont des experts indépendants en économie, en calcul de redevances et dans des domaines connexes. Ce sont des experts qui nous feront rapport après avoir analysé la formule de calcul de ces paiements de péréquation afin de voir si elle est encore équitable après tant d'années parce que cela ne fonctionne pas pour nous en Alberta.

Nous leur avons demandé de l'examiner et de la commenter, nous recevrons le rapport à l'automne. À ce moment-là, nous pourrons vous le communiquer. Ce n'est pas un rapport partisan, mais indépendant, préparé par des experts, pas par nous, simplement pour vérifier l'équité de la formule et voir si elle répond aux besoins actuels ou non.

Le vice-président : Je tiens à vous assurer qu'à mon avis la plupart des Canadiens apprécient la contribution substantielle de l'Alberta à ce pays au cours des 40 dernières années.

Le sénateur Mercer : Bravo, bravo.

Le vice-président : Je pense que la plupart des Canadiens veulent aider l'Alberta et leur pays à acheminer ce produit vers les marchés. Je tiens à vous rassurer que ce comité fera tout son possible, de façon raisonnable et professionnelle, pour transmettre ce message au gouvernement fédéral.

Je vous remercie tous d'eux d'être là.

M. Panda : Merci de nous avoir invités et de visiter l'Alberta, le cœur de notre secteur énergétique. Vous avez pris le temps de venir et de nous écouter, et nous vous en remercions.

Si vous pouvez transmettre nos préoccupations, pour nous le temps presse. Nous devons obtenir l'approbation de ces projets assez rapidement, surtout quand notre premier ministre dit à la planète qu'il est là pour aider tout le monde, mais nous devrions nous aider d'abord ici au Canada.

Le vice-président : Bien sûr.

M. Panda : Et remettre les gens au travail.

The Deputy Chair: Charity still begins at home.

Mr. Panda: Thank you.

(The committee adjourned.)

VANCOUVER, Thursday, September 22, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 a.m. to study the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[English]

The Deputy Chair: Honourable senators, I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order.

On behalf of the committee, I would like to express our distinct pleasure to be in the beautiful city of Vancouver.

This morning, the committee is continuing a study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada. This study began last March with the objective of finding a better way to bring Canadian oil products to market.

British Columbia is a key partner to bring Canada's natural resources to international markets. As our gateway to the Pacific, our nation's crude oil must pass through the province to the various ports.

We are pleased to hear from British Columbians about their role in the transport of crude oil.

I would like to introduce our first witness from Generating for Seven Generations, Matt Vickers, Chief Executive Officer; Ward Kemerer, Chairman; and Len Wilson, Partner and Managing Director.

Please begin your presentation and afterward the senators will have questions.

Matt Vickers, Chief Executive Officer, Generating for Seven Generations: Thank you, Mr. Chair. First and foremost it is very important for me to acknowledge the traditional territory we are on. If you do not mind, I lift my hands to the Coast Salish people, all those that have gone before, all those leaders today and all those yet to come, for allowing us to be in their territory.

It is very important for me, senators and Chair, to do that, especially because I carry hereditary responsibilities from the nations that I have a bloodline to. My great-grandfather from

Le vice-président : Charité bien ordonnée commence par soi-même.

M. Panda : Merci.

(La séance est levée.)

VANCOUVER, le jeudi 22 septembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, pour étudier l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

Le vice-président : Honorables sénateurs, je déclare ouverte la réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Au nom du comité, je tiens à souligner à quel point nous sommes heureux d'être ici, dans la très belle ville de Vancouver.

Ce matin, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique. L'étude a commencé en mars dernier, et son objectif était de trouver une meilleure façon de transporter les produits pétroliers canadiens vers les marchés.

La Colombie-Britannique est un partenaire clé dans le transport des ressources naturelles du Canada vers les marchés internationaux. Puisque la province est notre porte d'accès à la région du Pacifique, notre pétrole brut doit passer par les divers ports de la province.

Nous sommes heureux d'entendre parler des habitants de la Colombie-Britannique au sujet de leur rôle dans le transport du pétrole brut.

Je tiens à présenter nos premiers témoins : Matt Vickers, directeur général, Ward Kemerer, président et Len Wilson, associé et directeur général de Generating for Seven Generations.

Veillez nous présenter votre exposé. Les sénateurs vous poseront ensuite des questions.

Matt Vickers, directeur général, Generating for Seven Generations : Merci, monsieur le président. Pour commencer, il est selon moi très important de souligner le territoire traditionnel où se déroule notre rencontre. Si vous me le permettez, je tiens à saluer les Salishs du littoral, tous ceux qui sont passés avant nous, tous les chefs actuels et ceux à venir, qui nous permettent d'être sur leur territoire.

Mesdames et messieurs les sénateurs et monsieur le président, c'est très important pour moi de le faire, surtout parce que je dois assumer les responsabilités héréditaires des Nations auxquelles je

Skidegate, so Haida; my grandmother's father and my grandmother, Tsimshian, from the village of Laxklan or Kitkatla just out of Prince Rupert; and my grandfather that married her, another nation, the Heiltsuk, in Bella Bella. When we carry hereditary names protocol is crucially important, I am sure as you can appreciate. Thanks for allowing me to do that and thanks for the opportunity to present.

I have been at it seven years and my partners another two years prior to me. You have a hard copy of our presentation in front of you. I am not going to walk through it but for any questions we certainly can come back to it. The key of our presentation is to look at alternatives. If we are saying no to pipelines, we are saying no to supertankers. My hereditary responsibility is ensuring for the next number of generations as our elders teach us that if we are going to make a major decision today how is that going to affect seven generations from now? They are going to have to live with it, hence the name of our company, G7G.

The most important reason for saying that the supertankers aren't going to happen on the pristine northwest coast is because, as I say, we have hereditary responsibilities for the food for our coastal communities.

We certainly know that if we are saying no and the world needs the energy it will get the energy one way or the other and we will need to provide an alternative. We certainly believe we are providing the true alternative to pipelines coming to the pristine coast to load supertankers. We are providing an alternative by looking at the original stewards of the land, the First Nations. From Alberta, the Treaty 8 First Nations, the 24 of them involved there, right to Alaska, the Chugach in Prince William Sound. We all know the history of *Exxon Valdez*, what has happened with respect to that accident. They are now experts in guiding the supertankers in and out.

We are also feeling that why spend a lot of money building another port to export oil when we do not need it. There is one already in place. They are experts, as I say, in guiding the tankers in and out since the *Exxon Valdez*. We looked at how to work with the existing port. Ward and I went up to meet with the Chugach to ask them if we looked at this idea would they be open to receiving the oil.

Most importantly along with that is understanding and knowing we have a lot of people that we have to deal with along the route and how do we get it down to the tidewater in

suis lié par le sang. Mon arrière-grand-père, de Skidegate, un Haïda, ma grand-mère et son père, des Tsimshians, du village de Laxklan ou Kitkatla, tout près de Prince Rupert, et mon grand-père, qui l'a épousée, et qui vient d'une autre Nation, les Heiltsuks, de Bella Bella. Lorsqu'on a un nom associé à un certain héritage, les protocoles sont extrêmement importants. Je suis sûr que vous comprenez. Merci de m'avoir permis de le faire et merci de me donner l'occasion de vous présenter un exposé aujourd'hui.

Je travaille sur le dossier depuis sept ans, et mes associés avaient commencé deux ans avant moi. Vous avez une copie papier de notre présentation devant vous. Je ne vais pas la passer en revue, mais, si vous avez des questions, nous pourrions très certainement y revenir. L'élément clé de notre présentation, c'est la recherche de solutions de rechange. Si nous disons non aux pipelines, nous disons non aussi aux superpétroliers. Ma responsabilité héréditaire est de tenir compte des prochaines générations. Comme nos Aînés nous l'ont enseigné, si nous devons prendre une décision majeure aujourd'hui, il faut se demander quel en sera l'impact dans sept générations. Ce sont eux qui devront vivre avec les résultats, et c'est la raison pour laquelle notre entreprise s'appelle Generating for Seven Generations, G7G, littéralement « Génération pour les sept prochaines générations ».

La principale raison pour laquelle nous disons non à la venue des superpétroliers sur la côte vierge du Nord-Ouest, c'est que, comme je l'ai dit, nous avons la responsabilité héréditaire de protéger l'alimentation de nos collectivités côtières.

Nous savons très bien que, si nous disons non et que le monde a tout de même besoin d'énergie, il l'obtiendra d'une façon ou d'une autre, et il faudra fournir une solution de rechange. Nous croyons vraiment que nous fournissons une vraie solution de rechange à la construction de pipelines qui passeraient par notre côte vierge pour charger des superpétroliers. Nous fournissons une solution de rechange en nous tournant vers les premiers intendants de la Terre, les Premières Nations : de l'Alberta, les Premières Nations parties au Traité 8 — les 24 nations visées —, jusqu'à l'Alaska, les Chugachs du golfe de Prince William. Nous connaissons tous l'histoire de l'*Exxon Valdez* et ce qui s'est produit relativement à cet accident. Ils sont maintenant des experts qui dirigent les superpétroliers qui arrivent et qui repartent.

Nous nous demandons aussi pourquoi dépenser beaucoup d'argent afin de construire un autre port pour exporter du pétrole alors que nous n'en avons pas besoin. Il y en a déjà un. Ce sont des experts, comme je l'ai dit, et ils dirigent les pétroliers qui arrivent et qui partent depuis l'incident de l'*Exxon Valdez*. Nous avons réfléchi à la façon dont il fallait composer avec le port actuel. Ward et moi sommes allés rencontrer les Chugachs pour leur demander s'ils étaient prêts à recevoir du pétrole si nous décidions d'aller dans cette direction.

De plus, ce qui est très important, c'est qu'il faut comprendre et reconnaître qu'il y a beaucoup de personnes avec qui il faut composer le long de la route. Il faut aussi se demander comment

Valdez. Initially four of us started G7G but Tom Jackson turned 65 a couple of years ago and said, “Matt, this is taking a little longer than I thought it would. I am retiring,” so he retired.

They used to say it is four guys with a great idea. We were looking to engineering firms to assist us in approaching government. We went through discussions with a number of firms. The guys might be able to help me in case I forget, but we talked to firms like Siemens. We talked to WorleyParsons. I think Ward even had discussions with Bombardier. Len and Ward actually had discussions with AECOM. They looked at the project and said, “Okay, here are these four guys with this idea. Let’s see if it is real.” We engaged with them, did a scoping document, presented it to the Alberta government and then lobbied the Alberta government to assist in getting feasibility study money.

Again, gentlemen, you may be aware there were earlier studies done for this rail. The U.S. army in the Second World War was looking at building a rail to Alaska to get fuel to their equipment there. In 2005 to 2007 the Alaska-Canada rail link study was done for one commodity only, iron ore or basically the mining industry.

My partners at that time were working on green energy in the Tahltan territory. The people there were wanting to know if there were different ways to get the product from mining to market. These other studies that were done certainly came up on Google. It was looked at and we said, “Instead of one commodity, what about all commodities?” As we can appreciate a pipeline can only ship one commodity and rail can ship everything and anything.

The guesstimate of the Al-Can Rail link study to build that rail link was \$11 billion and the revenue generation from that was \$1 billion, I believe. The prospective funders of the day basically just put it on hold.

From there we looked at all commodities and what about pushing this rail, this alternative. Indeed we started looking at the opportunities to provide an alternative, to look at the rail, and to get the proper experts involved.

One of the key things in B.C. is looking at buy-in with the First Nations traditional territory. With respect to the lack of treaties being signed, the partners and I said, “If we want to do this, we

nous transporterons le tout jusqu’au bord de l’océan, à Valdez. Au départ, quatre d’entre nous ont mis sur pied G7G, mais Tom Jackson a eu 65 ans il y a deux ou trois ans et il a dit : « Matt, ça prend un peu plus de temps que je l’aurais prévu. Je prends ma retraite ». C’est ce qu’il a fait.

Avant, les gens disaient que nous étions quatre hommes avec une excellente idée. Nous nous tournions vers des firmes d’ingénierie afin qu’elles nous aident à approcher le gouvernement. Nous avons discuté avec un certain nombre de firmes. Les autres pourront m’aider si j’en oublie, mais nous avons discuté avec des sociétés comme Siemens et WorleyParsons. Je crois que Ward a même discuté avec Bombardier. En fait, Len et Ward ont discuté avec AECOM. Ils ont regardé le projet et ont dit : « D’accord, ce sont quatre hommes avec cette idée. Essayons de déterminer si c’est du concret ». Nous avons discuté avec eux, avons préparé un document exploratoire, l’avons présenté au gouvernement albertain, puis avons exercé des pressions auprès du gouvernement albertain afin d’aider à obtenir de l’argent pour réaliser une étude de faisabilité.

Encore une fois, messieurs, vous savez peut-être que des études ont déjà été réalisées pour ce projet ferroviaire. Durant la Deuxième Guerre mondiale, l’armée américaine envisageait de construire un chemin de fer jusqu’en Alberta pour y transporter son carburant et son équipement. De 2005 à 2007, une liaison ferroviaire entre l’Alaska et le Canada a été réalisée pour une seule marchandise, le minerai de fer, soit essentiellement pour l’industrie minière.

À ce moment-là, mes partenaires travaillaient sur l’énergie verte dans le territoire des Tahltans. Les gens voulaient savoir s’il y avait différentes façons de transporter la production des mines vers les marchés. Ces autres études qui ont été réalisées s’affichent très probablement lorsqu’on effectue une recherche dans Google. La situation a été examinée, et nous avons dit : « Plutôt qu’une seule marchandise, pourquoi ne pas le faire pour toutes les marchandises? » Comme vous le comprendrez, les pipelines peuvent seulement transporter une marchandise, tandis qu’on peut transporter tout et n’importe quoi par voie ferroviaire.

Dans le cadre de l’étude sur la liaison ferroviaire entre l’Alberta et le Canada, l’estimation très approximative des coûts de construction s’élevait à 11 milliards de dollars, et les revenus générés, à 1 milliard si je ne m’abuse. À l’époque, les éventuels bailleurs de fonds ont tout simplement mis le projet de côté.

À partir de là, nous avons réfléchi à toutes les marchandises et nous nous sommes demandé pourquoi ne pas proposer la liaison ferroviaire, cette solution de rechange. En effet, nous avons commencé à réfléchir aux occasions d’offrir des solutions de rechange, à réfléchir à la possibilité d’une liaison ferroviaire et à faire participer les bons experts.

Une des principales choses qu’il faut faire en Colombie-Britannique, c’est d’évaluer l’adhésion sur les territoires traditionnels des Premières Nations. En ce qui a trait à

have to do it right. Let's partner with the First Nations." We started with the Chugach and the Chugach agreed to take anything.

The North Slopes resources are declining. The pipeline was designed for 2.2 million barrels per day. It is down to 500,000 barrels per day and in decline. They have to add extra heat to make that oil flow. The Chugach said they would welcome anything we could bring to keep the oil flowing and keep people gainfully employed.

Then we followed the route all the way back to Fort McMurray, meeting with all the First Nations and getting letters and resolutions of support from all of them. We then approached the Assembly of First Nations that represents all 634 First Nations in Canada and got a resolution from them.

With respect to governments I believe the most important aspect was that it was a great idea but how much was it going to cost. There is a link to the pre-feasibility study in the report that has been given to you. It was done with the Van Horne Institute, AECOM and ourselves. We certainly went through it in fine detail. I just got back from a conference in Anchorage and some of the engineering firms there were blown away by the appendices and the amount of information that is available.

The key right now is governments. Certainly in Alaska we are hopeful because they have been trying to get this support from the governors and mayors. Where is the funding going to come from?

Believe it or not many have been coming to us saying that they can raise the funds, but in the latest trip we made to China the success rate with respect to the number of meetings over 10 days was tremendous. We had a letter of intent before we went. We actually have a memorandum of understanding to finance the entire project and being a joint venture partner with the First Nations.

I am trying to keep it short. It is a lot of information, because I want to make sure that there is time for your questions. If any of my colleagues think I have missed anything out, certainly feel free to jump in but, gentlemen, I did my best to give you the 10,000-foot version as quickly as I can to allow you time to ask us questions.

Senator Black: Gentlemen, thank you very much for what you are doing in undertaking this important project. I am a senator from Alberta and it is obviously key to Alberta's prosperity and to Canadians' prosperity that we get oil to markets outside of North America. Thank you for the initiative that you are undertaking.

l'absence de traités signés, mes partenaires et moi nous sommes dit : « Si nous voulons y arriver, il faut bien faire les choses. Créons des partenariats avec les Premières Nations ». Nous avons commencé avec les Chugachs, et ils ont dit être prêts à accepter quoi que ce soit.

Les ressources du versant nord de l'Alaska diminuent. Le pipeline a été conçu pour transporter 2,2 millions de barils par jour. La production est rendue à 500 000 barils par jour et continue de diminuer. Il a fallu ajouter de la chaleur pour faire circuler le pétrole. Les Chugachs ont dit qu'ils étaient prêts à accepter n'importe quoi si nous pouvions maintenir la production de pétrole et permettre aux gens de conserver leur emploi rémunéré.

Puis, nous avons suivi le trajet jusqu'à Fort McMurray, en rencontrant toutes les Premières Nations et en obtenant des lettres et des résolutions de soutien de chacune d'elles. Puis, nous avons communiqué avec l'Assemblée des Premières Nations qui représente les 634 Premières Nations du Canada et avons obtenu une résolution de sa part aussi.

En ce qui concerne les gouvernements, je crois qu'ils estimaient que c'était une très bonne idée, mais ils se demandaient combien le tout allait coûter. Le rapport que nous avons fourni contient un lien vers l'étude de préfaisabilité qui a été réalisée. Elle a été réalisée par l'Institut Van Horne, AECOM et nous-mêmes. Nous avons vraiment fait un travail très minutieux. Je reviens tout juste d'une conférence à Anchorage, et certaines des firmes de génie là-bas ont été époustouffées par toutes les annexes et la quantité de renseignements accessibles.

Le plus important, actuellement, ce sont les gouvernements. Assurément, en Alberta, nous avons de l'espoir, parce qu'on tente d'obtenir le soutien nécessaire des gouverneurs et des maires. D'où viendra le financement?

Croyez-le ou non, beaucoup de personnes sont venues nous voir pour nous dire qu'elles peuvent trouver des fonds, mais durant le dernier voyage que nous avons fait en Chine, le taux de réussite en ce qui a trait au nombre de réunions durant dix jours était extraordinaire. Avant de partir, nous avions une lettre d'intention. En fait, nous avons un protocole d'entente touchant le financement complet du projet et la participation à une coentreprise avec les Premières Nations.

J'essaie d'être bref. Il y a beaucoup de renseignements, mais je veux m'assurer qu'il vous reste du temps pour poser des questions. Si mes collègues croient que j'ai oublié quoi que ce soit, qu'ils le disent, mais, messieurs, j'ai fait de mon mieux pour vous fournir le plus rapidement possible une description abrégée de la situation afin que vous ayez le temps de nous poser des questions.

Le sénateur Black : Messieurs, je vous remercie beaucoup de tout ce que vous faites dans le cadre de ce projet important. Je suis un sénateur de l'Alberta, et le transport du pétrole vers les marchés à l'extérieur de l'Amérique du Nord est évidemment essentiel à la prospérité de l'Alberta et des Canadiens. Je vous remercie de l'initiative que vous réalisez.

View yourselves as professors, if you will, because I have a couple of questions that I want to understand your point of view on. The first thing is really a technical matter. Earlier in the week in Edmonton we heard from a gentleman named John Falcetta who is involved with a project. Perhaps he is even your partner, I do not know, but he is involved with a project where he is proposing to do rail transport of oil from Fort McMurray to Valdez. Are you aware of this gentleman and that project, and what can you tell us?

Mr. Vickers: I want to keep this very civil. Mr. Falcetta was the vice-president of AECOM, represented AECOM and G7G with an investment banker in one of our presentations. He left AECOM and threw his hat in with a couple of investment bankers. I am doing my best to stick to the adage that someone trying to copy you is the greatest compliment, but someone that was in a position like that doing something like this, I will just say for me personally, is a little disheartening.

Senator Black: I will take it from your comments that you are not partners.

Mr. Vickers: Correct, sir.

Senator Black: I have a couple of other questions to help my understanding. You have worked from the assumption that there will be no tanker traffic on the West Coast. That was not discussed. That is your assumption. I am not saying you are right or you are wrong but that is clearly your assumption.

Yet, don't I understand that today there actually is tanker traffic on the northwest coast, not emanating from Canada but traffic moving down the coast, down to Seattle, San Francisco and Los Angeles and traffic moving up? I understand if the waters are rough outside of Vancouver Island they move in the inner channel. I have an understanding there is already traffic moving on this coast. Am I wrong?

Mr. Vickers: No, indeed you are right. I mentioned my heritage. There are some refineries wanting to build LNG plants other than Kitimat that our people are opposed to. It is looking at these big supertankers coming into a very confined area, especially Douglas Channel, right?

Senator Black: Right.

Mr. Vickers: You are just crying for an accident to happen.

Senator Black: I understand. I am not arguing but I just wanted to confirm my understanding that there currently is tanker traffic. There are people who have shared information with us that tanker traffic into Kitimat is a different proposition than tanker traffic into Prince Rupert.

Veillez assumer un rôle de professeurs, si vous voulez, parce que j'ai deux ou trois questions. Je veux être sûr de comprendre vos points de vue sur certaines choses. La première chose est en fait assez technique. Plus tôt, cette semaine, à Edmonton, nous avons parlé à un homme appelé John Falcetta, qui participe à un projet. Il est peut-être même votre associé, je ne sais pas, mais il participe à un projet dans le cadre duquel il propose de transporter du pétrole par rail de Fort McMurray à Valdez. Connaissez-vous cet homme et ce projet? Et que pouvez-vous nous en dire?

M. Vickers : Je veux rester poli. M. Falcetta était le vice-président d'AECOM. Il a représenté AECOM et G7G auprès d'un banquier en investissement dans le cadre d'une de nos présentations. Il a quitté AECOM et il est lui aussi entré dans la compétition avec deux ou trois banquiers en investissement. Je fais de mon mieux pour me rappeler l'adage selon laquelle le plus beau compliment qu'on peut recevoir c'est lorsque quelqu'un essaie de nous copier, mais que quelqu'un qui était dans une telle position fasse une telle chose, eh bien, personnellement, je trouve cela un peu navrant.

Le sénateur Black : Je comprends de vos commentaires que vous n'êtes pas associés.

M. Vickers : C'est exact, monsieur le sénateur.

Le sénateur Black : J'ai deux ou trois autres questions à poser afin de m'aider à bien comprendre. Vous vous êtes appuyé sur l'hypothèse qu'il n'y aura pas de trafic de pétroliers sur la côte du Pacifique. Vous n'en avez pas parlé. C'est votre hypothèse. Je ne dis pas que vous avez raison ou que vous avez tort, mais c'est clairement votre hypothèse.

Cependant, n'est-il pas vrai que, en date d'aujourd'hui, il y a déjà des pétroliers qui longent la côte du Nord-Ouest, des pétroliers qui ne viennent pas du Canada, mais qui se déplacent le long de la côte, pour aller à Seattle, à San Francisco et à Los Angeles, et qu'il y en a d'autres qui remontent vers le Nord? Je crois aussi savoir que, si les eaux sont mouvementées à l'extérieur de l'île de Vancouver, les pétroliers passent par le chenal intérieur. Si je ne m'abuse, il y a déjà du trafic le long de cette côte. Est-ce que j'ai tort?

M. Vickers : Non, en effet, vous avez raison. J'ai mentionné mes origines. Certaines raffineries veulent construire des usines de GNL en plus de celles de Kitimat, et notre peuple y est opposé. C'est en raison de ces gros superpétroliers qui naviguent dans une zone très difficile d'accès, surtout le chenal marin de Douglas, n'est-ce pas?

Le sénateur Black : En effet.

M. Vickers : Ce n'est qu'une question de temps avant qu'un accident se produise.

Le sénateur Black : Je comprends. Je ne conteste pas ce que vous dites, je voulais simplement confirmer qu'il y a actuellement des pétroliers qui passent. Des gens nous ont fourni des renseignements selon lesquels le trafic de pétroliers vers Kitimat est différent de celui vers Prince Rupert.

Mr. Vickers: Yes, sir.

Senator Black: This is what people suggest. Based on that, what is your view respecting the Enbridge's Gateway project? If that terminus was to be relocated from Kitimat to Prince Rupert, do have you a view on that?

Mr. Vickers: Again, partners, if I may take off my G7G hat and put on my hereditary hat, indeed we make our living from the ocean, the Skeena River and Nisga'a, the Nass River, the greatest salmon spawning rivers in the world. The spawning beds are in the Prince Rupert area.

Senator Black: Right, you bet.

Mr. Vickers: Yes, that is the short answer, a great objection to that.

Senator Black: Would your objection also continue to the development of LNG facilities either at Kitimat or Rupert?

Mr. Vickers: No objection to Kitimat whatsoever. None of the First Nations have ever objected to that.

Senator Black: Is the Kitimat project is the Shell project?

Mr. Vickers: There have been a number there and one has backed out, but yes.

Senator Black: And the Petronas project is at Prince Rupert?

Mr. Vickers: Yes.

Senator Black: Or proposed at Prince Rupert. Thank you very much, gentlemen.

Senator Neufeld: Thank you for your presentation. I know you have been working at this for quite a long time.

You say that you met with leadership of First Nations, tribes, villages and communities along the proposed project and you are already receiving letters of support for the concept. Can you tell me how long ago you actually visited with those groups, the First Nations? I guess that would be the Treaty 8. How many letters of support have you received from the First Nations to date? What has been the timeframe from when you first talked to them about this to now?

Mr. Vickers: Yes, 2009 is when I got involved and the chairman and I first went to meet with the Chugach in Alaska, as I stated earlier on. We asked them and we got their answer that they would welcome anything we could bring and then followed up with letters and resolutions of support from Alaska. We then went to Yukon. Over a three-year period we knocked on every door along that proposed route on the map you are looking at right now from Valdez, which is the Chugach territory, all the way to Fort McMurray.

M. Vickers : Oui, monsieur.

Le sénateur Black : C'est ce que les gens laissent entendre. Vu la situation, que pensez-vous du projet Northern Gateway d'Enbridge? Et si la gare maritime était déménagée de Kitimat à Prince Rupert, qu'en penseriez-vous?

M. Vickers : Encore une fois, chers associés, si vous me permettez de parler au nom de mes origines plutôt que de G7G, nous gagnons effectivement notre vie grâce à l'océan, la rivière Skeena et les Nisga'a, la rivière Nass, les meilleures rivières de frai du saumon du monde. Les frayères se trouvent dans la région de Prince Rupert.

Le sénateur Black : Oui, tout à fait.

M. Vickers : Oui, c'est la réponse courte, une objection majeure.

Le sénateur Black : Votre objection s'applique-t-elle aussi à la construction d'installations de GNL à Kitimat ou Rupert?

M. Vickers : Aucune objection pour ce qui est de Kitimat. Aucune des Premières Nations ne s'est jamais opposée à cette possibilité.

Le sénateur Black : Le projet à Kitimat, c'est le projet de Shell?

M. Vickers : Il y en a eu un certain nombre là-bas, et un intervenant s'est retiré, mais c'est effectivement le cas.

Le sénateur Black : Et le projet de Petronas est à Prince Rupert?

M. Vickers : Oui.

Le sénateur Black : Ou, plutôt, Prince Rupert a été proposée. Merci beaucoup, messieurs.

Le sénateur Neufeld : Merci de nous avoir présenté votre exposé. Je sais que vous travaillez sur ce dossier depuis très longtemps.

Vous dites que vous avez rencontré les chefs des Premières Nations, les tribus, les villages et les collectivités le long du trajet proposé du projet et que vous recevez déjà des lettres de soutien relativement au concept. Pouvez-vous me dire exactement quand vous avez visité ces groupes, les Premières Nations? J'imagine que c'est au moment des discussions au sujet du Traité n° 8. Combien de lettres de soutien avez-vous reçues des Premières Nations jusqu'à présent? Combien de temps s'est écoulé depuis que vous leur en avez parlé pour la première fois?

M. Vickers : Oui, c'est en 2009 que je me suis intéressé au dossier, et le président et moi sommes allés rencontrer les Chugachs en Alaska, comme je l'ai dit tantôt. Nous leur avons posé la question, et ils nous ont dit qu'ils allaient accepter tout ce que nous allions leur présenter, puis ils nous ont fourni des lettres et des résolutions de soutien de l'Alaska. Puis, nous sommes allés au Yukon. Durant une période de trois ans, nous avons cogné à chaque porte le long du trajet proposé sur la carte de Valdez que vous avez actuellement sous les yeux — c'est le territoire des Chugachs — jusqu'à Fort McMurray.

Len and I actually were the ones that went to one of the Treaty 8 annual assemblies and got a letter and resolution of support from them. They were the last ones. Individual First Nations communities, Fort McMurray and Mikisew Cree also gave letters of support in addition to the tribal organizations responsible for the territory. Once we finished with them we then went to the Assembly of First Nations and got a resolution of support from the Assembly of First Nations which as I said represents all 634 nations. We have letters of support from all along that prospective route, except for one, and that is Fort Nelson.

On the next page you see there is a workaround around Fort Nelson if need be but there are relatives on both sides in High Level. The Kaska basically have said to us: "Once you find the financing we will go and approach our cousins and relatives and have a chat with them."

Senator Neufeld: That is good. What is your estimated cost? I know a lot of that area quite well. I have flown over it. I have driven it a lot. It is pretty rough country whether it is straight swamp or whether it is mountains. What kind of costs are you anticipating to actually have a railroad that would be able to transport oil safely?

Mr. Vickers: Again that is why it was crucially important for us to ensure that we chose the right engineering firm to walk through that process. In the pre-feasibility study there are numbers that looked at building another port in Valdez, which is not required, and building another pipeline, which is not required at this time because of the decline in the North Slope.

Right now the number that we are looking at is \$27 billion Canadian. I believe from our trip to China it is listed as \$25 billion U.S. Maybe that is a trillion Canadian, is it? Sorry, folks.

Senator Neufeld: No, I don't think it is quite that much. That is an awful lot of money, so what kind of return? Mostly what you would be building it for, I assume, is to transport oil because you are originating in Fort Mac. Although you will pick up other commodities along the way, or you could, I would think you are thinking about unit trains out of Fort Mac to move this oil. What kind of return do you need to actually satisfy a debt of \$27 billion?

Mr. Vickers: It is important to note that we are at the stage of now finishing the business case to prove out the early numbers. Again, gentlemen, please correct me if I am wrong. With two commodities the conservative estimate is between \$4 billion and

En fait c'est Len et moi qui sommes allés à une des assemblées annuelles liées au Traité n° 8 et avons obtenu une lettre et une résolution de soutien de leur part. Ce sont les derniers que nous avons rencontrés. Des collectivités individuelles des Premières Nations, la nation crie Mikisew de Fort McMurray nous ont aussi donné des lettres de soutien en plus de celles des organisations tribales responsables du territoire. Une fois cela fait, nous sommes allés rencontrer l'Assemblée des Premières Nations et avons obtenu une résolution de soutien de l'Assemblée, qui, comme je l'ai dit, représente les 634 nations. Nous avons des lettres de soutien de tous les intervenants le long du trajet proposé, à une exception près, Fort Nelson.

Sur la page suivante, vous pouvez voir la solution de contournement de Fort Nelson, si c'est nécessaire, mais il y a des nations parentes des deux côtés à High Level. Essentiellement, les Kaskas nous ont dit : « Lorsque vous aurez trouvé le financement, nous irons voir nos cousins et nos parents et nous discuterons avec eux ».

Le sénateur Neufeld : C'est bien. Quels sont vos coûts estimés? Je connais très bien une bonne partie de cette région. Je l'ai survolée en avion. J'en ai sillonné les routes. Ce sont des contrées assez sauvages, que ce soit tout simplement des marécages ou des montagnes. Quel genre de coûts prévoyez-vous pour pouvoir construire un chemin de fer permettant de transporter sécuritairement du pétrole?

M. Vickers : Encore là, c'est exactement pour cette raison qu'il était très important pour nous de nous assurer de choisir la bonne firme d'ingénierie pour réaliser le processus. Dans le cadre de l'étude de pré-faisabilité, certains montants sont associés à la construction d'un autre port à Valdez, ce qui n'est pas requis, et la construction d'une autre canalisation, ce qui n'est encore là pas requis actuellement en raison du déclin du versant Nord.

Actuellement, on parle de 27 milliards de dollars canadiens. Je crois avoir vu durant notre voyage en Chine que le montant était évalué à 25 milliards de dollars américains, alors ça donne quoi, 1 billion de dollars canadiens? Désolé, tout le monde.

Le sénateur Neufeld : Non, je ne pense pas que c'est tant que ça. C'est vraiment beaucoup d'argent. Et on doit s'attendre à quel genre de rendement? J'imagine que le chemin de fer serait principalement construit pour transporter du pétrole, parce que la ligne part de Fort Mac. Même si vous ramassez d'autres marchandises en cours de route ou que vous pourriez le faire, j'imagine que vous envisagez le départ de trains entiers de Fort Mac pour transporter ce pétrole. De quel genre de rendement avez-vous besoin pour acquitter une créance de 27 milliards de dollars?

M. Vickers : Il convient de souligner que, actuellement, nous mettons la dernière main à l'analyse de rentabilisation pour confirmer les montants initiaux. Encore une fois, messieurs, corrigez-moi si j'ai tort, mais, pour deux marchandises, les

\$6 billion per year in revenue. The initial work that was done indicated where viable and where feasible a one million barrels per day haul one way, no back haul and no other commodity.

If you go through the pre-feasibility study appendices they are for two commodities and hence the Van Horne Institute with the University of Fairbanks, University of Calgary and Michigan Tech got involved with the mineral side of it.

You mentioned stopping in Fort McMurray. The Saskatchewan government has talked to us about extending it to Saskatoon because if we all remember a few years ago the grain producers had their greatest crops ever and had problems getting the potash to market. It just goes on and on, sir.

Senator Neufeld: How many trains would it take to move a million barrels a day? How many unit trains of let's say 100 cars?

Ward Kemerer, Chairman, Generating for Seven Generations: Could you ask that question again?

Senator Neufeld: In response to my question about what kind of a return you need on the movement of oil I understood Mr. Vickers to say that if they could move a million barrels per day on the rail line that would satisfy the debt.

Mr. Kemerer: Yes.

Senator Neufeld: I am asking about unit trains that run around 100 cars a train. How many trains a day would it take to move a million barrels every day, 365 days of the year?

Mr. Kemerer: I understand now. We challenged AECOM on one aspect of the work available on its website. We asked if with this fairly ambitious 2,400-kilometre project they could build a state of the art, purpose-built railway. I had asked them to spend as much as they could on developing a railway and building it properly to start, unlike a lot of the railways that we have in Canada, by lowering the grades and straightening out the rail track. They accepted that challenge and came back with tremendous fuel savings efficiencies.

Railway is already extremely safe. They came up with a train configuration or a consist as they call it of about 200 cars or 192, to be specific, with about six locomotives. We only require five locomotives to haul these, which is about half the number that CN would require. Perhaps, being from Revelstoke, British

estimations conservatrices des revenus se situent entre quatre et six milliards de dollars par année. Les travaux initiaux s'appuyaient — lorsque c'était viable et possible — sur le transport d'un million de barils par jour, et ce, sans fret en retour et sans autres marchandises.

Si vous consultez les annexes de l'étude de pré faisabilité, elles concernent deux marchandises, et, par conséquent, l'Institut Van Horne avec l'Université de Fairbanks, l'Université de Calgary et Michigan Tech se sont penchés sur le volet des minéraux du dossier.

Vous avez mentionné l'arrêt à Fort McMurray. Le gouvernement de la Saskatchewan nous a parlé de la possibilité de prolonger la voie jusqu'à Saskatoon parce que, si on se souvient bien, il y a quelques années, les producteurs de grain ont connu leurs meilleures récoltes à vie et ont eu de la difficulté à transporter la potasse vers les marchés. Ça n'arrête tout simplement pas, monsieur.

Le sénateur Neufeld : Combien de trains sont nécessaires pour déplacer un million de barils par jour? Combien de trains entiers de, disons, 100 wagons?

Ward Kemerer, président, Generating for Seven Generations : Pouvez-vous poser la question de nouveau?

Le sénateur Neufeld : En réponse à ma question sur le genre de rendement nécessaire pour le déplacement du pétrole, j'ai cru comprendre que M. Vickers a dit qu'il fallait transporter un million de barils par jour sur la ligne ferroviaire pour acquitter la dette.

M. Kemerer : Oui.

Le sénateur Neufeld : Je pose une question sur la quantité de trains entiers composés d'environ 100 wagons. Combien de trains par jour faudrait-il pour transporter un million de barils chaque jour, 365 jours par année?

M. Kemerer : Je comprends maintenant. Nous avons questionné AECOM relativement à l'un des aspects des travaux disponibles sur le site web de l'entreprise. Nous avons demandé aux représentants de l'entreprise si, dans le cadre de ce projet assez ambitieux de 2 400 kilomètres, l'entreprise pouvait construire un chemin de fer spécialement conçu à la fine pointe de la technologie. Je leur ai demandé de dépenser tout l'argent nécessaire pour mettre au point un chemin de fer et le construire comme il faut dès le départ, contrairement à beaucoup de chemins de fer qui sillonnent actuellement le Canada, en réduisant les dénivelés et en choisissant le trajet le plus rectiligne possible. Ils ont accepté le défi et lui ont trouvé d'énormes gains d'efficacité en ce qui concerne les économies de carburant.

Le mode ferroviaire est déjà extrêmement sécuritaire. Ils ont conçu une configuration de train ou un groupe de traction comme ils l'appellent d'environ 200 wagons ou 192, pour être précis, et environ six locomotives. Il faut seulement cinq locomotives pour tirer ces trains, soit environ la moitié du nombre dont le CN

Columbia, at times on the toughest division that CP has they would almost require three times that many for the so-called double-unit train.

That is not a problem. In fact that is a very big efficiency move on the loading/unloading sides and the efficiency of moving that train forward down the track over two days only.

This is getting into the details and the weeds of the technical aspect of our purpose-built project. It would take a lot more to explain why we are going to be different but that gets around this purpose-built, super-efficient railway that we are going to build.

To answer your question about how many trains, if you just use the simple math of 700 barrels per railcar, that is 140,000 barrels per train. In the case of a million barrels we would need about eight trains a day. Make that 12 for 1.5 million barrels a day. That would probably be the limit of a single track state of the art and when we get into double track we could move much more. I hope that kind of answers your question, senator.

Senator Neufeld: I guess that is assuming everything works perfectly and that you can build that super rail straight. When I look at the mountains, and I know the mountains you have to travel through, they are not dissimilar to where you come from. It would be interesting to actually see that take place where you could have 192 cars behind six locomotives moving that eight trains per day on a constant basis. That is entirely up to you. It is just my thought process.

I just have one last question. On page 15 it refers to the benefits of this project for British Columbia and says, "Connect the North to the rail network of North America." You know that we already are, right? From Fort Nelson south is all connected to the North American market.

Mr. Kemerer: Yes.

Senator Neufeld: I wonder why you made that statement. It almost sounds as though we are not connected to the North American market yet we are from Fort St. John and Fort Nelson. Fort Nelson is pretty quiet now because nothing is happening in Fort Nelson as far as forestry and there is no oil there. That is their main haul. I wonder why you put that in there when already we are connected.

Mr. Vickers: Yes, I think most importantly is looking at Alaska connecting to the Lower 48 coming through Fort Nelson. I think the important point there we were trying to make is looking at how the north is now connected totally.

a besoin. Peut-être, puisque je suis de Revelstoke, en Colombie-Britannique... Dans les secteurs les plus difficiles qu'il exploite, le CP aurait besoin de quasiment trois fois plus de locomotives pour faire avancer ce qu'on appelle les trains doubles.

Ce n'est pas un problème. En fait, cela permet un très important gain d'efficacité du côté du chargement et du déchargement et en raison du fait que le trajet peut être fait en deux jours seulement.

Je m'écarte ici un peu dans les détails des aspects techniques de notre projet à conception spéciale. Il faudrait beaucoup plus de temps pour vous expliquer pourquoi nous serons différents, mais ça vous donne une idée du chemin de fer super efficace et spécialement conçu que nous allons construire.

Pour répondre à votre question sur le nombre de trains, c'est un calcul mathématique assez simple. Il y a 700 barils par wagon, donc 140 000 barils par train. Dans le cas d'un million de barils, il faudra environ huit trains par jour. Il en faut donc 12 si l'on transporte 1,5 million de barils par jour. Ce serait probablement la limite sur un chemin de fer à voie unique à la fine pointe de la technologie. Et si on parle d'une voie double, alors on pourrait en transporter beaucoup plus. J'espère avoir répondu à votre question, monsieur le sénateur.

Le sénateur Neufeld : J'imagine que c'est si l'on présume que tout se passe parfaitement et que vous réussissez à construire votre super voie ferrée en ligne droite, mais lorsque je regarde les montagnes — et je connais les montagnes que vous devez traverser —, elles ne sont pas très différentes de celles d'où vous venez. J'aimerais bien voir concrètement 192 wagons derrière six locomotives passer constamment à une cadence de huit trains par jour. C'est à vous de voir, je vous expose simplement mon processus de pensée.

J'ai une dernière question. À la page 15, il est question des avantages du projet pour la Colombie-Britannique et il est écrit « Relier le Nord au réseau ferroviaire de l'Amérique du Nord ». Vous savez que c'est déjà le cas, non? À partir de Fort Nelson et vers le sud, tout est connecté au marché nord-américain.

M. Kemerer : Oui.

Le sénateur Neufeld : Je me demande pourquoi vous avez fait cette déclaration. On dirait presque que nous ne sommes pas connectés au marché nord-américain, mais nous sommes de Fort St. John et de Fort Nelson. C'est assez calme à Fort Nelson actuellement parce qu'il ne s'y produit rien dans le domaine de la foresterie et il n'y a pas de pétrole là-bas. C'est pour eux la principale marchandise transportée. Je me demande pourquoi vous avez inclus cette déclaration alors que nous sommes déjà connectés.

M. Vickers : Oui, je crois que, le plus important, c'était de comprendre que l'Alaska sera connectée aux 48 États au sud de la frontière par l'intermédiaire de Fort Nelson. Je crois que le point important que nous tentions de souligner, c'était de montrer en quoi le Nord sera maintenant tout à fait connecté.

Another point I need to make, senator, came through the pre-feasibility study. Believe it or not, from Fort McMurray to Delta Junction in Alaska there is no grade higher than 1 per cent.

Senator Neufeld: From where?

Mr. Vickers: From Fort McMurray, the red line that you see on the map. There is no grade higher than 1 per cent.

Senator Neufeld: And that is to Delta Junction?

Mr. Vickers: Yes, sir. That is where Alaska Rail is now moving to join this proposed project so that there will be the connection. They have crossed the Tanana River. I believe they have run out of money and they are looking to the state for additional funds to finish their rail as well.

Senator Neufeld: Who said that from Fort Mac to Delta there is no grade greater than 1 per cent?

Mr. Vickers: AECOM.

Senator Mercer: Thank you, gentlemen, for being here. I appreciate your participation. I am from the East Coast so I am very unfamiliar with the territory we are talking about. I may be a bit naive in my questions, but I am sure you will be patient and gentle with me.

The question I ask is: Why are we going to Alaska when looking at your map it seems like a shorter distance from Fort Mac to Prince Rupert? Could you give me an answer to that question?

Mr. Vickers: Indeed, sir. In my opening statements I mentioned traditional and hereditary responsibilities for the First Nations on the coast and protecting those pristine waters for the benefit of future generations.

You may be aware that the Royals are on their way to tour this area right now. They are going to be stopping off in my home community in Bella Bella and looking at the Great Bear Rainforest.

One of the key things we have said is that there is no way we want to see another incident like the *Exxon Valdez*. To ensure that does not happen is to ensure that those supertankers do not come into very enclosed areas prying for an incident something like that to happen.

Senator Mercer: There has been a very large investment in the development of the Port of Prince Rupert in recent days. It is there and it is happening. Why would we not want to capitalize on that very large investment by adding another product to be exported through Prince Rupert?

Monsieur le sénateur, un autre point que je dois souligner découle de l'étude de préféabilité. Croyez-le ou non, de Fort McMurray à Delta Junction, en Alaska, il n'y a aucune pente de plus de un pour cent.

Le sénateur Neufeld : À partir de quel endroit?

M. Vickers : De Fort McMurray, la ligne rouge que vous voyez sur la carte. Il n'y a aucune pente de plus de un pour cent.

Le sénateur Neufeld : Et ce, jusqu'à Delta Junction?

M. Vickers : Oui, monsieur. C'est là où Alaska Rail veut se joindre au projet proposé afin de permettre cette connexion. Ils ont traversé la rivière Tanana. Je crois qu'ils n'ont plus d'argent et qu'ils se tournent eux aussi vers l'État pour obtenir des fonds supplémentaires et terminer la voie ferrée.

Le sénateur Neufeld : Qui a dit qu'il n'y a pas de pente de plus de un pour cent de Fort Mac à Delta?

M. Vickers : AECOM.

Le sénateur Mercer : Merci, messieurs, d'être là. Je vous remercie de votre participation. Je viens de la côte Est, alors je ne connais vraiment pas bien le territoire dont vous parlez. Mes questions sont peut-être un peu naïves, mais je suis sûr que vous ferez preuve de patience et de gentillesse à mon égard.

Voici ma question : pourquoi allons-nous en Alaska, si, en regardant votre carte, la distance semble plus courte de Fort Mac à Prince Rupert? Pouvez-vous me répondre?

M. Vickers : En effet, monsieur. Dans ma déclaration préliminaire, j'ai mentionné mes responsabilités traditionnelles et héréditaires à l'égard des Premières Nations de la côte et du besoin de protéger les eaux vierges dans l'intérêt des générations futures.

Vous savez peut-être que la famille royale s'en va visiter cette région actuellement. Elle va arrêter dans ma collectivité d'origine, à Bella Bella pour visiter la forêt pluviale de Great Bear.

Une des choses les plus importantes que nous avons dites, c'est que nous ne voulons d'aucune façon qu'il y ait un autre incident comme le désastre de l'*Exxon Valdez*. Pour que cela ne se reproduise pas, il faut s'assurer que ce type de superpétrolier ne navigue pas dans de telles étendues très confinées où un tel accident pourrait se reproduire.

Le sénateur Mercer : Ces derniers temps, il y a eu de très importants investissements visant à développer le port de Prince Rupert. C'est déjà là, et les travaux sont en cours. Pourquoi ne voudrions-nous pas tirer profit de ces très importants investissements en ajoutant un autre produit qui serait exporté par l'intermédiaire de Prince Rupert?

It seems to me there is a fair amount of duplication of effort here. I do want to ask a little more about the train in a moment but I do not understand why in this map you provide at page 9 it seems to me a lot closer between Fort Mac and Prince Rupert than between Fort Mac and Delta Junction.

Is the cost per inch of rail line significantly high enough that one would think changing a route, even if the route is not a straight line from Fort Mac to Prince Rupert, would be a lot cheaper than a line from Fort Mac to Delta Junction?

Mr. Vickers: Senator, with all due respect, I think I have answered that. There is no way we want to see that happen. There is a port already set up for exporting. They are exporting oil right now out of Valdez. That is not happening in Prince Rupert right now. It would not be duplication in any shape or form because there is no oil port on the northwest coast of B.C.

Senator Mercer: I appreciate that there is no duplication of a product going out of Prince Rupert currently but what we have going to Prince Rupert is a rail line.

Mr. Vickers: Yes.

Senator Mercer: And we have a port that has been developed and is functioning.

Mr. Vickers: Yes.

Senator Mercer: Why would we not capitalize on this very large investment that has been made in Prince Rupert?

You mention going across traditional lands. It would seem to me that in engaging our First Nations people in discussions about this and involving them from the get-go there are some opportunities for First Nations, particularly opportunities for young people in First Nations communities, to be trained to help build any lines that need to be built, to manage them after they are built, and to share in any profits that may be made in using their traditional lands for transport.

I also recognize that the lack of treaties in British Columbia which those of us in other parts of the country do not have complicates life. Isn't there an opportunity here to sit down and be a huge not short-term but long-term life-changing benefit to some of our First Nations communities?

Mr. Vickers: Thank you, senator, and that is exactly what we are doing from the 25 First Nations from Fort McMurray to the Chugach in Alaska. All of them are going to be 50 per cent equity

J'ai l'impression qu'il y a un important chevauchement des efforts ici. Je vais vouloir en savoir un peu plus au sujet des trains dans un moment, mais je ne comprends pas pourquoi, sur la carte que vous nous avez fournie, à la page 9, la distance entre Fort Mac et Prince Rupert semble beaucoup plus courte qu'entre Fort Mac et Delta Junction.

Le coût des voies ferrées par pouce est-il suffisamment élevé pour qu'on détermine que changer de trajet, même si le trajet n'est pas rectiligne de Fort Mac à Prince Rupert, serait beaucoup moins cher que construire une voie ferrée de Fort Mac à Delta Junction?

M. Vickers : Monsieur le sénateur, avec tout le respect que je vous dois, je crois avoir déjà répondu à cette question. Nous ne voulons absolument pas qu'une telle situation se produise. Il y a déjà un port aménagé pour permettre l'exportation. On exporte déjà du pétrole à Valdez, ce qui n'est pas le cas à Prince Rupert. Ce ne serait pas un dédoublement de quelque forme que ce soit, parce qu'il n'y a pas de port pétrolier sur la côte Nord-Ouest de la Colombie-Britannique.

Le sénateur Mercer : Je comprends qu'il n'y a pas de dédoublement des produits qui partent de Prince Rupert actuellement, mais cependant, il y a déjà une ligne de chemin de fer qui se rend à Prince Rupert.

M. Vickers : Oui.

Le sénateur Mercer : Et il y a un port qui a été aménagé et qui est exploité.

M. Vickers : Oui.

Le sénateur Mercer : Pourquoi pas tirer parti des investissements majeurs déjà faits à Prince Rupert?

Vous avez mentionné le fait de passer sur des terres traditionnelles. Il me semble que, si on inclut les membres des Premières Nations dans le cadre des discussions à ce sujet et qu'on les fait participer dès le départ, il y a certaines occasions pour eux, particulièrement pour les jeunes dans les collectivités des Premières Nations, qui peuvent être formés pour construire toutes les voies ferrées qu'il faudra construire et pour les gérer après coup. Ils pourront aussi partager tout profit découlant de l'utilisation de leurs terres traditionnelles pour transporter des marchandises.

Je reconnais aussi que l'absence de traités en Colombie-Britannique, situation avec laquelle nous n'avons pas à composer dans les autres parties du pays, complique les choses. N'y a-t-il pas ici une occasion de se rencontrer et, pour les collectivités des Premières Nations, de tirer un avantage non pas à court terme mais à long terme qui changera leur vie?

M. Vickers : Merci, monsieur le sénateur et c'est exactement ce que nous faisons pour les 25 Premières Nations de Fort McMurray aux territoires des Chugachs, en Alaska. Toutes ces

owners in this rail project. AECOM can be operators to train the First Nations to be owner/operators eventually.

With respect to the financing, as I have said, we have just come back and we have the financing MOU in hand. They are just waiting now for the Prime Minister to make a statement with respect to any issues with this investor to do the joint venture with the First Nations along this proposed rail project.

Senator Mercer: The Prime Minister finds himself in a very precarious position because he has a bunch of decisions to be made with respect to moving of this product east, west, north and south. It is not going to be any surprise to anybody that he is going to make some enemies when he does this, one way or another. He may pay. There may be some political costs to him as well. However leadership does come with the tough decisions.

With the land that you are proposing to follow from Fort McMurray to Delta Junction you are moving farther north. I know about the railway in Churchill, Manitoba. I am Deputy Chairman of the Agriculture Committee so I have sat through the long and protracted debate on the dismantling of the Wheat Board by the previous government. At that time when we talked to people in Churchill and talked to people in the railroad at Churchill it was fairly evident that the railroad to Churchill was not as viable as it looked on the map because it was going across tundra.

The land is soft and there is a constant need for adjusting how to move product north to the Port of Churchill. The Port of Churchill itself is a terrific port, if you can get there economically and if you can get there fast. You cannot get there fast now. You have to slow the train down because of what you are going over.

Are we not going to encounter similar geographic issues as we move north and west from Fort McMurray to Delta Junction?

Mr. Vickers: That is an excellent question. I do not know about similar geography. Will there be permafrost? Sure, there will be permafrost. Have those issues been looked at? Will they be addressed? Yes, they will.

Alaska Rail has been operating for how many years from Anchorage up to Fairbanks and now they are extending to Delta Junction. I was just presenting at the oil and gas congress in Anchorage. A couple of the engineering firms pointed out that the trickiest area is going to be between Delta Junction and Tok but it is not impossible. To hear the engineering firms give that kind of information and feedback after the presentation was obviously very heartening.

nations seront des actionnaires à 50 p. 100 dans le cadre du projet ferroviaire. AECOM peut être l'exploitant qui forme des membres des Premières Nations afin que ceux-ci puissent un jour devenir propriétaires-exploitants.

En ce qui concerne le financement, comme je l'ai dit, nous venons tout juste de revenir au pays et nous avons en main un PE sur le financement. Nos partenaires attendent seulement que le premier ministre détermine si la création par cet investisseur d'une coentreprise avec les Premières Nations dont les territoires se trouvent le long du trajet proposé du projet ferroviaire est problématique.

Le sénateur Mercer : Le premier ministre se trouve dans une situation très précaire, parce qu'il doit prendre beaucoup de décisions sur le transport de cette marchandise vers l'est, l'ouest, le nord et le sud. Il faut bien sûr s'attendre à ce qu'il se fasse quelques ennemis lorsqu'il tranchera, d'une façon ou d'une autre. Il devra peut-être payer. Il devra peut-être essayer certains coûts politiques. Cependant, le leadership exige de prendre des décisions difficiles.

Vu le trajet que vous proposez de suivre de Fort McMurray à Delta Junction, vous allez plus au nord. Je connais le chemin de fer à Churchill, au Manitoba. Je suis vice-président du Comité de l'agriculture, alors j'ai assisté à de longs et interminables débats sur le démantèlement de la Commission canadienne du blé menés par le gouvernement précédent. À ce moment-là, nous avons parlé à des gens de Churchill et des représentants du chemin de fer à Churchill, et il était assez évident que le chemin de fer là-bas n'était pas aussi viable qu'il semblait l'être lorsqu'on regardait la carte, parce qu'il passait sur des zones de toundra.

La terre est meuble, et il faut constamment rajuster la façon dont on transporte les produits vers le nord, vers le port de Churchill. Le port de Churchill en tant que tel est un port formidable, si, bien sûr, on peut s'y rendre de façon économique et rapidement. Le problème, c'est que, actuellement, on ne peut pas s'y rendre rapidement : les trains doivent ralentir en raison de l'état des sols sous les rails.

Ne va-t-on pas être aux prises avec des problèmes similaires liés à la géographie tandis que nous nous déplaçons vers le nord et l'ouest, de Fort McMurray à Delta Junction?

M. Vickers : C'est une excellente question. Je ne sais pas si la géographie est similaire. Y aura-t-il du pergélisol? Bien sûr, il en aura. A-t-on réfléchi à ces enjeux? Va-t-on régler ces problèmes? Oui, on va les régler.

Alaska Rail exploite son réseau depuis des années d'Anchorage jusqu'à Fairbanks et il le prolonge maintenant jusqu'à Delta Junction. J'ai récemment présenté un exposé au congrès sur le pétrole et le gaz d'Anchorage. Deux ou trois firmes d'ingénierie ont souligné que la zone la plus problématique sera entre Delta Junction et Tok, mais ce n'est pas impossible. C'était évidemment très encourageant d'entendre des firmes d'ingénierie fournir ce genre d'information et de rétroaction après l'exposé.

Senator Mercer: However I have been on the train from Fairbanks as a tourist and not in a business context. A lot of those trains are going across pretty solid Rocky Mountain type of terrain as opposed to soft permafrost that will move and change over time. Are you telling me that the permafrost here is not an issue?

Mr. Vickers: Of course I am not telling you that and I am not an expert.

Senator Mercer: Nor am I.

Mr. Vickers: Yes, so we leave that to the experts and they tell us it is not an issue and that they can deal with it.

Senator Mercer: I hope they are not the same experts that told the people in Churchill they had fixed the problem because they did not fix the problem. The problem continues for the people of Saskatchewan and Manitoba who are trying to move very valuable product.

We are talking about moving another valuable product of petroleum from Alberta to market. Churchill moves some very valuable products to market as well or should be moving very valuable products to market from Saskatchewan, Manitoba and I suppose even from Alberta.

The Deputy Chair: Before we go on to second round I would like to raise a few points and ask a few questions myself.

Mr. Vickers, I want you to know I appreciate your personal commitment to protecting the environment, but I want to say we are all custodians of the environment. I certainly believe I am too. My family has been on the East Coast for hundreds of years and we live in a port so I appreciate how complicated it can be.

I want to get some more instruction from you, just direction on what you are thinking. You have no tankers at Prince Rupert. What shipping would you be comfortable with in Prince Rupert? You are going to run a spur line there or you would potentially run a spur line at Prince Rupert. You have spur routes from Watson Lake down to Prince Rupert. What could be shipped out of Prince Rupert that would be acceptable?

Mr. Vickers: Most importantly with respect to the maps we are looking at different spurs. The map should show that there is only one port for oil and that is Valdez.

The Deputy Chair: Right.

Mr. Vickers: For other ports it would be minerals. In the original study they were looking at the rail coming from Watson Lake to joining at about Kitwanga between Hazelton and Terrace to take any and all commodities except for oil to the Port of Prince Rupert.

Le sénateur Mercer : Cependant, j'ai pris le train à partir de Fairbanks en tant que touriste et non dans un contexte professionnel. Beaucoup de ces trains passent dans des secteurs très solides de type montagneux plutôt que sur des sols meubles de type pergélisol, qui bougeront et changeront au fil du temps. Êtes-vous en train de dire que le pergélisol ne sera pas un problème ici?

M. Vickers : Bien sûr, ce n'est pas ce que je dis, et je ne suis pas un expert.

Le sénateur Mercer : Moi non plus.

M. Vickers : Oui, alors laissons cette question aux experts, et ils nous disent que ce ne sera pas problématique et qu'ils peuvent s'en occuper.

Le sénateur Mercer : J'espère que ce ne sont pas les mêmes experts qui ont dit aux gens de Churchill qu'ils avaient réglé le problème, parce qu'ils ne l'ont pas réglé. Le problème persiste pour les gens de la Saskatchewan et du Manitoba qui tentent de transporter leur production de grande valeur.

Nous discutons du transport d'une autre marchandise précieuse de l'Alberta vers les marchés, le pétrole. Churchill permet de transporter des produits de grande valeur vers les marchés aussi ou devrait permettre de transporter des produits de grande valeur de la Saskatchewan, du Manitoba et, j'imagine, même de l'Alberta, vers les marchés.

Le vice-président : Avant de passer à la deuxième série de questions, je tiens à souligner quelques points et à poser quelques questions.

Monsieur Vickers, je tiens à vous dire que je vous remercie de votre engagement personnel à l'égard de la protection de l'environnement, mais je dois ajouter que nous sommes tous responsables de l'environnement. En tout cas, je crois en être un des gardiens. Ma famille vit sur la côte Est depuis des centaines d'années, et nous vivons dans une ville portuaire, alors je comprends à quel point les choses peuvent être compliquées.

Je veux que vous me fournissiez quelques renseignements de plus, que vous me précisiez ce que vous pensez. Il n'y a pas de pétroliers à Prince Rupert. Avec quel genre de transport de marchandises seriez-vous à l'aise à Prince Rupert? Vous allez construire une ligne secondaire à Prince Rupert ou, en tout cas, c'est une possibilité. Vous avez des lignes secondaires de Watson Lake jusqu'à Prince Rupert. L'exportation de quelles marchandises à Prince Rupert serait acceptable à vos yeux?

M. Vickers : Ce qui est le plus important au sujet des cartes, c'est qu'il s'agit de lignes secondaires différentes. La carte devrait indiquer qu'il y a un seul port pétrolier, et c'est celui de Valdez.

Le vice-président : D'accord.

M. Vickers : Dans le cas des autres ports, la marchandise serait des minéraux. Dans l'étude initiale, on envisageait de relier le tronçon à la voie ferrée venant de Watson Lake vers Kitwanga entre Hazelton et Terrace, afin de transporter toutes les marchandises sauf le pétrole au port de Prince Rupert.

The Deputy Chair: What about LNG or upgraded oil?

Mr. Vickers: Looking at how the LNG is going to be exported, one of the key issues we shared with Fort Nelson was that lakes were virtually disappearing. As far as they were concerned the government was not listening to them so they just are saying no to everything. We are saying that we can backhaul. We would put a bladder in our tanker cars, for instance, and bring water back for the fracking to alleviate that issue.

Looking at LNG export why not by tanker cars as well? In a lot of places in the world they do not have the pipeline infrastructure, but if you take a car, unload it and then just pipe from that, now they have availability for LNG.

Hopefully that is the short answer to your question with respect to other commodities.

The Deputy Chair: Senator Neufeld mentioned Kitimat and you had no problem with LNG going to Kitimat. What about heavy oil going to Kitimat? What is your opinion on that?

Mr. Vickers: Right, and the same thing. If you go back to the studies that have been done for years the Douglas Channel is very narrow. Those LNG supertankers are huge. If you add oil supertankers going in that narrow channel I am afraid you are just prying for an incident to happen, so not only the coastal First Nations but the Haisla in Kitimat themselves have said no to the supertankers.

The Deputy Chair: I just want to make the point that one of the great assets we have on the West Coast, is that Prince Rupert is the deepest and one of the finest harbours in North America. We have a great one in Point Tupper on the East Coast of Canada. It is an artificial harbor, though, created by the Canso Causeway. It is extremely deep and ice-free. These are two of the great assets that the company has in terms of export.

I just wanted to put that on the record because I know there is going to be a lot more discussion about this subject and Prince Rupert is probably going to be in the mix a lot. I just wanted to speak to you about those things and get your ideas about Kitimat and Prince Rupert.

Senator Neufeld: I was remiss in not asking you about getting approval from basically all the First Nations, which is great. That is not easy to do. I am sure there are conditions on some of those approvals. At least that would be my experience over time.

Le vice-président : Et qu'en est-il du GNL ou du pétrole valorisé?

M. Vickers : Pour ce qui est de la façon dont le GNL sera exporté, l'un des principaux enjeux que nous avons soulevés avec les gens de Fort Nelson, c'est que les lacs sont quasiment en train de disparaître. Aux yeux des gens là-bas, le gouvernement ne les a pas écoutés, alors ils disent tout simplement non à tout. Pour notre part, nous affirmons pouvoir utiliser nos wagons qui reviennent. Nous pourrions poser un réservoir dans nos wagons-citernes, par exemple, et ramener de l'eau devant servir à la fracturation afin de régler ce problème.

Pour ce qui est de l'exportation du GNL, pourquoi ne pas utiliser là aussi des wagons-citernes? Dans beaucoup de régions du globe, les gens n'ont pas une infrastructure de pipelines, mais, si on prend un wagon, qu'on le décharge, puis qu'on l'utilise lorsqu'il est disponible, le transport du GNL devient possible.

J'espère avoir fourni une réponse courte à votre question sur les autres marchandises.

Le vice-président : Le sénateur Neufeld a mentionné Kitimat, et vous semblez n'avoir aucun problème en ce qui a trait au transport de GNL à Kitimat. Que pensez-vous du transport de pétrole lourd vers Kitimat? Qu'en pensez-vous?

M. Vickers : Effectivement, c'est la même chose. Si vous reprenez les études qui ont été réalisées pendant des années, le chenal marin de Douglas est très étroit, et les superpétroliers de GNL sont immenses. Si vous ajoutez des superpétroliers contenant du pétrole devant passer dans le même chenal étroit, je crains que ce ne soit qu'une question de temps avant qu'un autre incident se produise; c'est la raison pour laquelle ce sont non uniquement les Premières Nations côtières, mais les Haislas à Kitimat qui ont aussi dit non aux superpétroliers.

Le vice-président : Je tiens seulement à souligner qu'un des meilleurs atouts que nous avons sur la côte Ouest, c'est le fait que Prince Rupert est l'un des meilleurs et des plus profonds ports d'Amérique du Nord. Il y en a aussi un très bon à Point Tupper, sur la côte Est du Canada. Cependant, c'est un port artificiel créé par la levée de Canso. Il est extrêmement profond et libre de glace. Ce sont deux des principaux atouts que possède l'entreprise au chapitre de l'exportation.

Je voulais le dire pour le compte rendu, parce que je sais qu'il y aura beaucoup d'autres discussions sur ce sujet et qu'il sera souvent question de Prince Rupert. Je voulais simplement aborder ces sujets avec vous et savoir ce que vous pensez de Kitimat et de Prince Rupert.

Le sénateur Neufeld : Je m'en veux d'avoir oublié de vous poser une question au sujet des approbations que vous avez obtenues auprès de la quasi-totalité des Premières Nations, ce qui est excellent. Ce n'est pas une tâche facile. Je suis sûr que certaines de ces approbations sont assorties de conditions. Du moins, c'est ce que mon expérience m'a appris au fil du temps.

How about the environmental movement? Have you spent time with the environmentalists? Their real drive is to keep it all in the ground and it would not matter whether you are talking to them, whether the First Nations are talking to them, or others. At least that has been my experience and they fight a tough fight.

What has your experience been with the environmental movement? Have you spoken to any of them and, if so, could you share with us who you spoke to and get their approval that it would be okay to increase the capacity of oil coming out of Fort Mac, out of Alberta and Saskatchewan?

Mr. Vickers: I will let Len respond to this, as he had some meetings arranged.

Len Wilson, Partner and Managing Director, Generating for Seven Generations: Yes, we have met with some of the environmental groups. The main one we have been spent a lot of time with is Ecojustice that represents the groups. Because there are alternative solutions we started in the renewable energy. We have what we call project transition that we presented eight years ago of how do we get off fossil fuels someday. How do you get there? You have to have a plan.

Within the technology available to us and over the eight to nine years we have been working at this we have come up with a lot of different ideas on how we could do this to ensure that the environmentalists are involved as well. Can we use wind energy? Can we run the train by electricity? Can we extract the oil using electricity? All these technologies are there. It is just a case of what is going to drive it to make it happen. We are in conversation with them about that.

Senator Neufeld: I appreciate that wind energy is usually the first thing that comes up because that is what people associate all energy with. Electrical energy is just a small portion of what we use oil and natural gas for today. Most of the clothes we are wearing would not be on our back if we did not have petroleum products.

Mr. Vickers: Yes.

Senator Neufeld: That paved street you see out there would not be paved in asphalt from the bottom of the barrel and all of those kinds of things. The International Energy Agency has told everybody including those who are opposed to increasing the production of oil that consumption is going to increase over the next 30 to 40 years simply because the population is increasing. There will be more people needing those products that are produced. My frustration is with people saying we can go to wind energy and we have solved all the problems. It is such a small

Et qu'en est-il du mouvement environnementaliste? Avez-vous passé du temps avec des environnementalistes? Leur objectif réel, c'est de tout laisser dans le sol, et peu importe pour eux si vous leur parlez, si les Premières Nations leur parlent ou quiconque, en fait. Du moins, c'est ce que j'ai constaté, et ce sont de durs combattants.

Quelle a été votre expérience avec le mouvement environnementaliste? Avez-vous parlé à des représentants du mouvement et, dans l'affirmative, pouvez-vous nous préciser à qui vous avez parlé et si vous avez obtenu leur approbation quant à l'augmentation de l'exploitation du pétrole de Fort Mac, de l'Alberta et de la Saskatchewan?

M. Vickers : Je vais laisser Len répondre à la question, puisqu'il a organisé certaines réunions.

Len Wilson, associé directeur général, Generating for Seven Generations : Oui, nous avons rencontré certains groupes environnementalistes. Celui avec lequel nous avons passé le plus de temps est Écojustice, un organisme qui représente ces groupes. Puisqu'il y a des solutions de rechange, nous avons commencé par parler d'énergie renouvelable. Il y a huit ans, nous avons présenté ce que nous avons appelé un projet de transition, qui concerne la façon dont on éliminera les combustibles fossiles, un jour. Comment y arriver? Il faut avoir un plan.

Compte tenu de la technologie à laquelle nous avons accès, au fil des huit ou neuf ans durant lesquels nous avons travaillé sur ce dossier, nous avons eu beaucoup d'idées différentes sur la façon d'y arriver pour nous assurer que les environnementalistes participent eux aussi. Peut-on utiliser l'énergie éolienne? Peut-on utiliser des trains électriques? Peut-on extraire le pétrole à l'aide de l'électricité? Toutes ces technologies existent. La question est simplement de savoir qui poussera pour que cela arrive. Nous discutons avec les environnementalistes de ces possibilités.

Le sénateur Neufeld : Je comprends que l'énergie éolienne est habituellement la première source énergétique mentionnée, parce que c'est ce qui vient à l'esprit des gens lorsqu'on parle d'énergie. La production d'énergie électrique ne représente qu'une petite portion par rapport à l'utilisation actuelle du pétrole et du gaz naturel. La plupart des vêtements que nous portons n'existeraient pas sans produits pétroliers.

M. Vickers : Oui.

Le sénateur Neufeld : Les rues asphaltées dehors ne seraient pas recouvertes d'asphalte provenant du fond du baril, et toutes ces autres choses ne seraient pas possibles. L'Agence internationale de l'énergie a dit à tout le monde, y compris ceux qui s'opposent à une augmentation de la production du pétrole, que la consommation va augmenter au cours des 30 à 40 prochaines années simplement en raison du fait que la population augmente. Il y aura plus de personnes qui auront besoin que ces produits soient fabriqués. Je suis frustré lorsque les gens disent qu'on peut

portion of it. In Canada 75 or 80 per cent of our electricity is generated by renewable resources. We are very good when it comes to the world stage on electricity already.

How about all the other things that we need on a daily basis that are oil driven such as medicines or you name it? I am sure you are aware that there are pages, pages and pages of heating our homes and those kinds of things.

Mr. Vickers: Yes.

Senator Neufeld: What do they say about that? I imagine electrifying the rail would add another \$24 billion to it.

Mr. Wilson: I absolutely agree with you. We totally understand that petroleum is needed as a fossil fuel. That is what we are talking about and what we are talking to them about. As proponents for this railway we need to be responsible for the greenhouse gas emissions upstream and downstream. That is what we are talking to them about. I was talking about whether we could run this train using electricity produced by wind power. That is all I meant.

Senator Neufeld: It is specific to rail.

Mr. Wilson: Yes.

Senator Neufeld: And it is wind energy to electrify the trains.

Mr. Wilson: Correct, and also could we extract the oil using something. They ask us about that all the time because there are technologies out there that are not being used at this point in time. They ask us about that but that is where we are at.

Senator Neufeld: Does Ecojustice say that if you actually electrified the train they would be just fine with increasing production out of Fort Mac and the rest of Canada?

Mr. Wilson: They have said that they will wait for us to come and give a presentation.

Senator Neufeld: Thank you for that.

Senator Mercer: When we came here my fundamental question on this subject was really the issue of a Canadian product. The problem we have is not exclusively British Columbia's problem by any means. It is a Canadian problem. We are the third largest resource of petroleum products in the world. That industry has been driving our economy for a number of years. It is generating the wealth in this country that helps us be the wonderful place we are.

utiliser l'énergie éolienne pour régler tous les problèmes. C'est tellement une infime partie de la consommation totale. Au Canada, de 75 à 80 p. 100 de notre électricité est générée grâce à des ressources renouvelables. À l'échelle mondiale, nous faisons déjà très bonne figure dans le dossier de l'électricité.

Mais qu'en est-il de toutes les autres choses dont nous avons besoin quotidiennement et qui sont associées au pétrole, comme les médicaments ou je ne sais quoi d'autre? Je suis sûr que vous savez qu'il y a des pages et des pages sur le chauffage domestique et ces genres de choses.

M. Vickers : Oui.

Le sénateur Neufeld : Qu'en dites-vous? J'imagine que l'électrification des chemins de fer coûterait 24 milliards de dollars de plus?

M. Wilson : Je suis tout à fait d'accord avec vous. Nous comprenons totalement que le pétrole est un combustible fossile nécessaire. C'est ce dont nous parlons et notamment à ces personnes. En tant que défenseurs de ce chemin de fer, nous devons être responsables et tenir compte des émissions de gaz à effet de serre en aval et en amont. C'est ce dont nous leur parlons. Je soulevais la possibilité de faire avancer le train grâce à l'électricité produite par l'énergie éolienne. C'est tout ce que je voulais dire.

Le sénateur Neufeld : C'est lié précisément au transport ferroviaire?

M. Wilson : Oui.

Le sénateur Neufeld : Vous parlez d'énergie éolienne pour électrifier les trains?

M. Wilson : Oui, on se demandait aussi s'il serait possible d'extraire le pétrole d'une autre façon. Les gens nous posent toujours des questions à ce sujet parce qu'il existe des technologies qui ne sont pas utilisées actuellement. Les gens nous posent des questions à ce sujet, et c'est là où nous en sommes.

Le sénateur Neufeld : Les représentants d'Écojustice vous disent-ils que, si vous réussissez à électrifier les trains, ils accepteraient qu'on augmente la production à Fort Mac et dans le reste du Canada?

M. Wilson : Non, ils ont dit qu'ils allaient attendre qu'on leur présente un exposé.

Le sénateur Neufeld : Merci de cette réponse.

Le sénateur Mercer : Lorsque nous sommes venus ici, ma question fondamentale dans le dossier concernait le fait qu'il s'agit d'un produit canadien. Le problème auquel nous sommes confrontés n'est en aucun cas un problème exclusif à la Colombie-Britannique : c'est un problème canadien. Nos réserves pétrolières sont les troisièmes en importance dans le monde. Cette industrie est le moteur de notre économie depuis un certain nombre d'années. Elle génère la richesse qui aide notre pays à être un endroit formidable où il fait bon vivre.

We have a problem. We have one customer. If you opened a Starbucks on a corner in Vancouver, mind you, you would be one of 1,000 Starbucks in this city but if you only had one customer you would be beholden to that customer. That customer could demand whatever he or she wanted from you. If you wanted to stay in business you would continue to deliver.

We are in that situation. We have one customer but we also have a massive amount of product. We have to get it to market. How do we get it to market if every time we try to get it to market somebody says yes, we want to get it to market but don't bring it this way. It is the old not in my backyard thing. This is not a debate exclusive to British Columbia. It is a debate that we will have as we go east and I know we will probably have that debate in Montreal when we get there.

Then you come up with a solution that takes our product from its source and moves it right into the backyard of our one single customer and you will be subject to all kinds of regulations, et cetera, in the State of Alaska which we do not control, which we will never be able to control. I do not want to put nefarious thoughts in the minds of the Alaskans, but they will react in their own self-interest, as they should.

Why would we risk taking our product and putting it through another country's territory when we have territory of our own that has access to the same waterways? Yes, I understand the configuration of the water is different and the risks change, but it seems to me that taking our product and putting it through a foreign country to try and ship it to another country so we can get to some future customers is a very risky thing for any nation to do.

This is a strategic part. You cannot do a lot of things in this world without this product. All over the world this product is needed. As much as we all would like to see us be less dependent on this product, we are going to be dependent on this product for some time to come. While we are sitting here debating it, our competitors are delivering it to customers that we should be delivering it to, plus the fact we are selling our product to our one customer at a discount.

Canadians should understand clearly how much money we lose every single day because we sell our gas and oil to the Americans at a discount. They have us. They have us in their hands because they are our only customer and they can demand that we sell it at West Texas crude prices.

I don't understand the concept of why we would risk going through the territory of another country when there are options that would allow us to go through Canadian territory to get our

Mais nous avons un problème : nous avons un seul client. Si, par exemple, une personne ouvrait un Starbucks sur un coin de rue de Vancouver, ce ne serait là qu'un des 1 000 Starbucks de la ville, mais si le propriétaire a un seul client, il dépendra de cette personne. Ce client pourrait lui demander tout ce qu'il veut, et, s'il veut rester en affaires, il serait tenu de continuer à lui donner tout ce qu'il veut.

Nous sommes dans cette situation. Nous avons un seul client, mais nous avons aussi une très grande quantité de produits. Il faut transporter ces produits vers les marchés. De quelle façon peut-on transporter nos produits vers les marchés si, chaque fois que nous tentons de le faire, quelqu'un dit : « Oui, nous voulons avoir accès aux marchés, mais ne le faisons pas de telle ou telle façon ». C'est encore le syndrome « pas dans ma cour ». Ce n'est pas un débat exclusif à la Colombie-Britannique. C'est une discussion que nous continuerons d'avoir tandis que nous nous dirigeons vers l'est, et je sais que nous aurons probablement la même discussion à Montréal, lorsque nous arriverons là-bas.

Puis, on trouve une solution pour transporter le produit de son origine jusqu'à la cour de son seul et unique client et on est assujéti à un ensemble de règlements, et ainsi de suite, dans l'État de l'Alaska, sur lequel nous n'avons aucun contrôle, et que nous ne pourrions jamais contrôler. Je ne veux pas prêter de mauvaises intentions aux gens de l'Alaska, mais ils réagiront dans leur intérêt, ce qui est tout à fait normal.

Pourquoi prendre le risque d'envoyer notre produit dans le territoire d'un autre pays lorsque nous avons accès, sur le territoire, aux mêmes voies navigables? Bien sûr, je comprends que la configuration maritime est différente et que les risques ne sont pas les mêmes, mais, selon moi, il est très risqué d'envoyer notre produit dans un pays étranger pour essayer, de là, de l'expédier dans un autre pays afin de trouver de nouveaux clients. Ce serait risqué pour n'importe quel pays.

J'aborde un volet stratégique. Il y a peu de choses qu'on peut faire dans le monde sans ce produit. Ce produit est en demande dans le monde entier. Même si nous aimerions tous être moins dépendants à l'égard du pétrole, nous allons rester dépendants pendant encore un certain temps. Pendant que nous sommes ici à débattre, nos compétiteurs livrent la marchandise à leurs clients, des clients qui devraient être les nôtres. En plus, nous vendons notre produit à rabais à notre seul client.

Les Canadiens doivent bien comprendre combien d'argent nous perdons chaque jour parce que nous vendons notre gaz et notre pétrole aux Américains à rabais. Ils nous tiennent sous leur joug. Ils peuvent faire ce qu'ils veulent parce qu'ils sont notre seul client, et ils peuvent exiger de nous que nous vendions notre pétrole au prix du pétrole brut WTI.

Je ne comprends pas pourquoi nous irions courir le risque de passer par le territoire d'un autre pays alors que nous avons des options nous permettant de rester sur le territoire canadien et de

product to market and, just as important, to generate jobs on our territory for our people, both the people in our First Nations communities and in other our communities.

Mr. Vickers: Thank you, senator. That is an excellent point. As a matter of fact the first time I went to Beijing I was with the Royal Bank in 2000. There were more bicycles than cars on the road. I just got back in July and there are now more cars than bicycles.

The Port of Valdez is two days closer to that market than Prince Rupert or Kitimat and four days closer than Vancouver. Talking about getting the product to market in a timely fashion and to a market that is other than the one single discounted client right now is the other major reason for doing this, sir. The Port of Valdez is not a federal port. It is owned by the City of Valdez. They have a free trade agreement with Korea.

A number of these issues were brought up with respect to sovereignty and with respect to access to certain markets. We have done our best to deal with the issues and the concerns of people. Along with the ban on the supertankers, getting the product to the prospective client in a timely fashion was another major reason for the Port of Valdez.

Senator Mercer: I will end on this note because I know that you were about to say it yourself, Mr. Chair. The port at the Strait of Canso in Nova Scotia is a day and a half closer to the same market. We have some decisions to make and as I said earlier there are going to be some unhappy people but hopefully there will be some happy people, too.

The Deputy Chair: Gentlemen, time is up. I want to thank you very much for being here this morning. It has been a good discussion.

Honourable senators, I would like to welcome our next witnesses: from the First Nations Limited Partnership, Robert Metcs, Chief Negotiator and Chief Executive Officer, Havlik Metcs Limited; and Alexandra Ballard, General Manager and Communications and Partnership Development Director, Havlik Metcs Limited.

Please begin your presentations and then the senators will have questions.

Robert Metcs, Chief Negotiator and Chief Executive Officer, Havlik Metcs Limited, First Nations Limited Partnership: Thank you very much for having us. We will put forward a few brief remarks or introductory comments. The FNLP or First Nations Limited Partnership experience lends itself well to a question and answer session so we will try to get to that as soon as we can.

transporter notre produit vers les marchés. De plus — et c'est tout aussi important — en restant ici, nous pouvons générer des emplois sur notre territoire, pour nos citoyens, tant dans les collectivités des Premières Nations que dans les autres collectivités du pays.

M. Vickers : Merci, monsieur le sénateur. C'est un excellent point. En fait, la première fois que je suis allé à Beijing, c'était avec la Banque Royale, en 2000. Il y avait plus de bicyclettes que de voitures sur les routes. Je viens tout juste de revenir, en juillet, et il y a maintenant là-bas plus de voitures que de bicyclettes.

Le port de Valdez est à deux jours de moins de ce marché que Prince Rupert ou Kitimat, et à quatre jours de moins que Vancouver. On parle de transporter rapidement notre produit vers les marchés et de le transporter vers un marché qui est différent de celui du seul client que nous avons actuellement et à qui nous vendons notre production à rabais. Eh bien, c'est l'une des autres principales raisons d'agir de la sorte, monsieur. Le port de Valdez n'est pas un port fédéral. Il appartient à la Ville de Valdez. Il existe un accord de libre-échange avec la Corée.

On a soulevé un certain nombre de ces enjeux en ce qui a trait à la souveraineté et à l'accès à certains marchés. Nous avons fait de notre mieux pour composer avec les problèmes et les préoccupations des gens. En plus de l'interdiction touchant les superpétroliers, la possibilité de transporter rapidement notre production vers un éventuel client était une des principales justifications de l'option du port de Valdez.

Le sénateur Mercer : Je vais arrêter ici, parce que je sais que vous alliez me le demander, monsieur le président. Le port du détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse, est plus près d'une journée et demie du même marché. Nous avons des décisions à prendre et, comme je l'ai déjà dit, certaines personnes ne seront pas heureuses, mais espérons que d'autres le seront.

Le vice-président : Messieurs, le temps est écoulé. Je vous remercie beaucoup d'avoir été là ce matin. Nous avons eu une bonne discussion.

Honorables sénateurs, je tiens à souhaiter la bienvenue à nos prochains témoins : Robert Metcs, négociateur en chef et chef de la direction et Alexandra Ballard, directrice générale et directrice des Communications et du Développement des partenariats, de Havlik Metcs Limited, du First Nations Limited Partnership.

Veillez nous présenter vos exposés, puis les sénateurs vous poseront des questions.

Robert Metcs, négociateur en chef et chef de la direction, Havlik Metcs Limited, First Nations Limited Partnership : Merci beaucoup de nous avoir invités. Nous allons formuler quelques brèves remarques ou commentaires liminaires, mais l'expérience du FNLP, le First Nations Limited Partnership, se prête bien à une séance de questions et de réponses, alors nous tenterons d'y arriver le plus rapidement possible.

The First Nations Limited Partnership was formed in 2008 for the specific purpose of trying to secure the maximum benefits from at that time the proposed Pacific Trail Pipeline, the pipeline component of the proposed Kitimat LNG project.

Two things should really be noted about that. The first is that it is a limited partnership and it is a commercial entity. On that basis it was formed for the specific purpose, as I said, of trying to secure and maximize benefits for the 16 First Nations limited partners.

As a commercial entity it exists not for the purpose of some tribal associations or other type of entities that were formed by First Nations but for a commercial purpose. That is unique in some respects. The commercial aspect of that entity was chosen for a specific purpose and in the realization that pursuing benefits could be done more powerfully and more efficiently as a collective. The 15 nations at the time, now 16, realized that the more traditional aspects of engagement such as environmental issues and rights and title issues were better done by each nation individually.

For that reason the negotiations and the interaction we had with the proponents of the pipeline project and the LNG project was designed such that the collective would try to maximize the benefits and each of the individual nations at the same time would try to minimize the impacts of the proposed project.

The reason it was left to the individual nations to do the minimization of impact work was that the broad basis of our partnership stretched from Kitimat in British Columbia, in which there are largely coastal nations, over and down into Treaty 8 territory and near Summit Lake just south of Fort St. John in British Columbia. It was quickly realized that there was not a lot in common between these nations in terms of what their interests were and their particular or potential issues with this project. In that fashion FNLP is a very unique entity because of that commercial split and because of the fact that this cost benefit analysis was put forward to these nations.

We talked a little bit about what was achieved and the structure of the negotiation process. The idea that we would try to maximize benefits and minimize impacts incentivized all the parties, including the proponents of the project, to try to do just that. The results of the process, which was about a 2.5-year negotiation process, speak for themselves. The agreement was signed in February of 2013. If the project goes forward, which is anybody's guess at the moment, it could potentially bring over \$1 billion of benefits of various kinds to these communities. They decided to support this project and continue to support this project because they realize that if this does occur this could be a community changing experience for these nations.

Le First Nations Limited Partnership a été créé en 2008 dans le but précis de tirer le plus d'avantages du pipeline Pacific Trail, qui était proposé à l'époque, la proposition de projet de pipeline de Kitimat LNG.

À ce sujet, il convient vraiment de souligner deux choses : premièrement, il s'agit d'une société en commandite et d'une entité commerciale. Par conséquent, l'organisation a été créée à une fin précise, comme je l'ai dit, soit de tirer le plus d'avantages possible pour les 16 Premières Nations commanditaires.

En tant qu'entité commerciale, FNLP ne doit pas son existence à une association tribale quelconque ou à un autre type d'entité créée par les Premières Nations. Son objectif est commercial. Dans une certaine mesure, cela en fait une entité unique. La visée commerciale de l'organisation a été définie à une fin précise et parce qu'on s'est rendu compte que, collectivement, il serait possible d'obtenir des avantages avec plus de force et plus d'efficacité. À l'époque, les 15 nations, il y en a maintenant 16, se sont rendu compte qu'il était préférable que chaque nation s'occupe individuellement des aspects traditionnels de la mobilisation, comme les enjeux environnementaux et les enjeux liés aux droits et aux titres.

C'est la raison pour laquelle les négociations et nos interactions avec les promoteurs du projet de pipeline et du projet de GNL ont été conçues de façon à permettre au groupe de maximiser les avantages du projet proposé tandis que, parallèlement, chaque nation individuelle s'occupe d'en réduire au minimum les répercussions.

Nous avons décidé de laisser les différentes nations réduire au minimum les répercussions en raison de la base large du partenariat, qui s'étendait de Kitimat, en Colombie-Britannique — où il y a surtout des nations de la côte — jusqu'au sud de Fort St. John, en Colombie-Britannique, en passant par les territoires visés par le Traité n° 8 et près du lac Summit. On a rapidement constaté que ces nations avaient peu de choses en commun en ce qui a trait à leurs intérêts et aux problèmes précis ou potentiels découlant du projet. C'est ce qui fait du FNLP une entité très unique : cette composante commerciale et le fait que l'analyse coûts-avantages a été présentée aux nations qui le composent.

Nous avons parlé rapidement des résultats obtenus et de la structure du processus de négociation. Cette idée que nous allions tenter de maximiser les avantages et de réduire au minimum les répercussions a poussé toutes les parties — y compris les promoteurs du projet — à faire les efforts pour y arriver, justement. Les résultats du processus de négociation, qui a duré environ deux ans et demi, parlent d'eux-mêmes. L'accord a été signé en février 2013. Si le projet va de l'avant — ce que personne ne peut prédire actuellement — il pourrait entraîner des retombées diverses de plus d'un milliard de dollars dans ces collectivités. Elles ont décidé de soutenir ce projet et elles continuent de le soutenir parce qu'elles se sont rendu compte que, si le projet va de l'avant, il est susceptible de changer la donne au sein des collectivités de ces nations.

The decision was made after community deliberations. As we said the benefits of the project were clear. The impacts to the communities were set out to be relatively clear and each one of them decided that they would get behind this project and support it. We are as far as we know the only LNG-related pipeline that has the support of every First Nation along the route, and the 16 nations are quite proud of that.

Another aspect is that the process we put forward of maximizing benefits and minimizing impacts unfortunately does not always lead to the results people may want. Because we are a natural gas pipeline, which is certainly different from oil pipelines, in this case our 16 nations decided they were going to be in favour of it. Many of our 16 nations are not in favour of oil pipelines going through their territory. That decision was made in the same calculation. It is the idea that the potential impacts of oil far outweighed whatever the potential benefits that were seen to be on the table or that could be on the table.

If we leave anything with you today it is that these communities do not feel that they are acting irrationally by supporting one project and perhaps not supporting others. This is a long deliberative process. There was a lot of political capital expended by each of these communities, each of these leaders. The decisions were made and they have been defended in the communities.

We will look at some of the lessons that are in our handout and hopefully invite questions on them. Over the years we have seen five major lessons come out of this process.

The first one is pretty clear: First Nations should be viewed as potential commercial partners and partners in general rather than potential legal impediments. It is oftentimes a basic respect issue. If industry and governments look at the nations as if they can be partners and they bring value to partnerships, it gets things off on the right foot, and it certainly did in our case.

This is probably something that people have heard many times but we will repeat it again. Early engagement with First Nations on a commercial basis can both reduce project risk and lead to the creation of significant economic value that can be shared equitably among all the participants. That is precisely what happened with FNLP and with the proponents of the PTP project. It was a difficult negotiation but at the end of the day there came to be a realization that everybody would be better off by signing the agreement that was signed. It was quite substantial and I think it raised the bar considerably for all projects that are to come whether in British Columbia or the rest of Canada.

La décision a été prise après des délibérations communautaires. Comme nous l'avons dit, les avantages du projet sont clairs. Les répercussions sur les collectivités ont été définies de façon relativement claire, et chaque collectivité a décidé de tout de même soutenir le projet. À notre connaissance, nous sommes le seul projet de pipeline lié au GNL qui a le soutien de toutes les Premières Nations situées le long du trajet, c'est quelque chose dont les 16 nations sont très fières.

Un autre aspect intéressant, c'est que, malheureusement, le processus que nous avons utilisé pour maximiser les avantages et réduire au minimum les répercussions ne donne pas toujours les résultats souhaités par les gens. Dans notre cas, puisqu'il s'agissait d'un pipeline de gaz naturel — ce qui est évidemment très différent des pipelines de pétrole —, les 16 nations ont décidé de soutenir le projet. Bon nombre des 16 nations ne veulent pas que des pipelines de pétrole passent sur leur territoire. Cette décision a été prise de la même façon. L'idée, c'est que les répercussions potentielles liées au transport du pétrole éclipsent largement les avantages potentiels qui étaient proposés ou qui auraient pu l'être.

Si vous ne devez retenir qu'une chose de notre présentation aujourd'hui, c'est que ces collectivités n'ont pas l'impression d'agir de façon irrationnelle en soutenant un projet et peut-être pas certains autres. C'est le fruit d'un long processus de délibération. Beaucoup de capital politique a été déployé par chacune de ces collectivités et chacun de ces chefs. Les décisions ont été prises et elles ont été défendues dans les collectivités.

Nous allons passer en revue certaines des leçons qui figurent dans notre document, ce qui, nous l'espérons, suscitera des questions de votre part. Au fil des ans, nous avons tiré cinq leçons principales dans le cadre du processus.

La première leçon est assez claire : les Premières Nations doivent être considérées comme de possibles partenaires commerciaux et, de façon générale, comme des partenaires, plutôt que comme des obstacles juridiques. C'est souvent une question de respect de base. Si l'industrie et les gouvernements traitent les nations comme d'éventuels partenaires qui ont quelque chose à apporter au partenariat, si on démarre sur des bases solides... C'est certainement ce qui est arrivé dans notre cas.

Les gens ont probablement entendu ce que je m'appête à dire de nombreuses fois, mais je vais le répéter à nouveau : un engagement précoce et commercial auprès des Premières Nations peut réduire les risques associés à un projet et mener à la création d'une importante valeur économique, qui pourra être partagée équitablement entre tous les participants. C'est exactement ce qui s'est produit dans le cas du FNLP et avec les promoteurs du projet de pipeline Pacific Trail. Les négociations ont été difficiles, mais au bout du compte, on s'est rendu compte qu'il était préférable pour tout le monde de signer l'accord, et c'est ce qu'on a fait. Je crois que c'est un accord assez considérable et que nous avons placé la barre vraiment plus haut pour tous les projets futurs, que ce soit en Colombie-Britannique ou dans le reste du Canada.

This comes back to what I said earlier. The engagement process should be structured to provide First Nations with a meaningful cost benefit analysis. We kind of backed into that accidentally but once we realized this is what the structure entailed it created proper incentives for everybody to negotiate in good faith. It does not guarantee a result and it does not guarantee an outcome. There were many occasions where it seemed that we may not get the support of all 16 nations. The incentives were there to try to make sure that when problems came up it was either we needed to work on the minimization aspect or we needed to work a bit more on the benefit aspect as to how we could fit this in to make it an attractive alternative to saying no it is possible.

The fourth lesson was quite interesting for us because again we discovered this accidentally: First Nations and industry can benefit from directly engaging with each other and not necessarily through a government process that says this is how you need to interact. We were engaged in the commercial negotiation one commercial party with another. Once we got an agreement we then went to the British Columbia government that had been involved previously. It was a legacy agreement but that negotiation for two years took place completely and entirely apart from any involvement from the government.

There were some good positive points to that because at the point when we had a deal it was industry and the First Nation group going together to deal with government on their issues. It created a different dynamic that is perhaps normally the situation when usually governments and industry are on the side of the table with First Nations. I think everybody was feeling a little strange but it was certainly effective.

The last one is that we discovered it is not a good idea to try to do everything before you can do anything. By that I mean we were one project. There were a lot of people on the government and industry sides saying we needed to have a process to deal with LNG pipelines in general, LNG projects in general or oil projects in general. We needed a process to get answers on corridors and various ideas. To some extent the LNG industry in British Columbia suffered for that and because there was this idea that unless we figure out how to get oil and natural gas pipelines to the coast we would not be able to get any pipeline to the coast.

On en revient à ce que j'ai dit plus tôt. Le processus d'engagement doit être structuré de façon à fournir aux Premières Nations une analyse coûts-avantages sérieuse. C'est quelque chose que nous avons découvert un peu par accident, mais lorsque nous avons constaté ce que cette structure sous-entendait, tout le monde a été incité à négocier de bonne foi. Le processus ne garantit pas un résultat ni un aboutissement. Nous avons très souvent eu l'impression que nous n'allions pas réussir à obtenir le soutien des 16 nations. Les mesures incitatives étaient là afin qu'il soit possible de s'assurer que, lorsqu'on rencontrait des problèmes, soit il fallait travailler sur la composante liée à la réduction des répercussions, soit il fallait en faire plus du côté des avantages pour déterminer de quelle façon tout pouvait s'imbriquer pour proposer une solution de rechange séduisante à laquelle il est impossible de dire non.

Nous avons trouvé la quatrième leçon très intéressante parce que, encore une fois, nous l'avons découverte par accident : il peut être bénéfique pour les Premières Nations et l'industrie de discuter directement ensemble et pas nécessairement dans le cadre d'un processus gouvernemental qui prescrit de quelle façon il faut interagir. Nous avons participé aux négociations commerciales ensemble, comme deux parties de la sphère commerciale. Lorsque nous avons obtenu un accord, nous nous sommes tournés vers le gouvernement de la Colombie-Britannique qui avait déjà participé. Il s'agissait d'un accord dont nous avons hérité, mais les négociations, qui ont duré deux ans, ont été menées exclusivement et totalement sans la participation du gouvernement.

Il y avait certains avantages à procéder ainsi, parce que, lorsque nous avons eu un accord en main, c'est ensemble que l'industrie et le groupe des Premières Nations se sont présentés devant le gouvernement pour régler les problèmes. Cette méthode a créé une dynamique différente. Habituellement, on voit peut-être plutôt les gouvernements et l'industrie d'un côté, et les Premières Nations de l'autre. Je crois que tout le monde se sentait un peu bizarre, mais il ne fait aucun doute que le processus a été efficace.

La dernière leçon, c'est que nous avons découvert que ce n'est pas une bonne idée d'essayer de tout faire avant de pouvoir faire quoi que ce soit. Ce que je veux dire, c'est que nous travaillions à un projet. Beaucoup d'intervenants du côté du gouvernement et de l'industrie nous disaient que nous devions créer un processus global visant les canalisations de GNL « en général », les projets de GNL « en général » et les projets pétroliers « en général ». Nous devons nous doter d'un processus pour obtenir des réponses quant aux corridors et aux diverses idées. Dans une certaine mesure, l'industrie du GNL en Colombie-Britannique a souffert de cette situation et de l'idée selon laquelle, si nous n'arrivions pas à déterminer comment faire construire des pipelines de pétrole et de gaz naturel jusqu'à la côte, nous n'arriverions pas à construire un pipeline quelconque jusqu'à la côte.

Unfortunately in this day and age there was this idea that the LNG window may close. That may be the case. A good part of that had to do with the fact that there were an awful lot of discussions over why these nations aren't supporting oil pipelines as opposed to their support for natural gas. Somehow it was considered to be not good enough that they support the one and not the other.

It has been an increasing political issue within our group but I put it out there for the sake of perhaps trying to get everything you may end up getting less than was expected or ideal. With that we would be pleased to take your questions.

Senator Black: Thank you both very much for being here. Thank you for the tremendous work and leadership that you are providing on this very complicated issue. I wish that we had these five lessons that you have put forth five years ago. We likely could have saved ourselves all a lot of platinum hair in my case, but nonetheless we have them now.

I have a question for you. By way of context I am a senator from Alberta so I am very pro energy and very pro in terms of Canadian prosperity getting Alberta product to other nations around the world, other than the U.S. That is where I come from.

Point 1, I want to talk with you about consultation and the process of consultation. I am wondering whether or not you would share my view that meaningful appropriate consultation with First Nations is essential. It is not negotiable. It is essential.

Point 2, it is like any conversation in any relationship. At some point a decision must be taken. In many conversations I am involved in sometimes I like the result. More often than not I am not crazy about the result but I accept the result and I move on.

I am more interested in your view on whether or not you are of the view that consultation automatically means veto.

Mr. Metcs: You put me on the spot. It is a good question and I guess I will put some context to the answer and then I will answer your question very clearly.

We were hired to do a specific purpose. We were hired as negotiators by a commercial entity, as I stated. Then the limited partnership was formed for a very specific reason. It was to negotiate as best as we could the best benefit package and commercial deal that we could for the limited partners.

Malheureusement, à cette époque, on croyait que la fenêtre de possibilités du GNL allait peut-être se refermer. C'est peut-être vrai. On le croyait en bonne partie parce qu'il y avait beaucoup de discussions quant à savoir pourquoi les nations s'opposaient aux canalisations de pétrole alors qu'elles soutenaient les canalisations de gaz naturel. En quelque sorte, on considérait qu'il n'était pas approprié pour elles de soutenir un type de pipeline, mais pas l'autre.

C'est devenu une question de plus en plus politique au sein de notre groupe, mais je voulais en parler pour vous rappeler que, en essayant de tout avoir, au bout du compte, vous obtiendrez peut-être moins que prévu ou encore le résultat ne sera pas idéal. Cela dit, nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le sénateur Black : Merci beaucoup à vous deux d'être là. Merci aussi de tout le travail accompli et du leadership dont vous avez fait preuve dans ce dossier très complexe. J'aurais bien aimé que nous puissions déjà avoir ces cinq leçons il y a cinq ans. Nous aurions probablement beaucoup moins de cheveux — platine, dans mon cas —, mais bon, nous les avons maintenant.

J'ai une question à vous poser. Pour vous mettre dans le contexte, je suis un sénateur de l'Alberta, alors je suis pour l'énergie et je crois fermement que, pour assurer la prospérité canadienne, il faut transporter les produits albertains dans d'autres pays à l'échelle internationale, pas seulement aux États-Unis. Voilà ma position.

Tout d'abord, je veux vous parler de consultations et du processus de consultation. Croyez-vous, comme moi, que des consultations appropriées concrètes avec les Premières Nations sont essentielles? Ce n'est pas ouvert à la négociation, c'est essentiel.

Ensuite, comme dans toute conversation dans le cadre de toute relation, à un moment donné, il faut prendre des décisions. Dans bon nombre de conversations auxquelles je participe, parfois, j'aime le résultat, mais plus souvent qu'autrement, je ne suis pas vraiment content de ce résultat, mais je l'accepte et je passe à autre chose.

J'aimerais surtout savoir si, selon vous, la notion de consultation est automatiquement associée à celle de veto.

M. Metcs : Vous me prenez au dépourvu. C'est une bonne question, et je crois que je vais vous fournir un peu de contexte, puis je répondrai très clairement à votre question.

Nous avons été embauchés pour faire un travail précis. Nous avons été embauchés en tant que négociateurs par une entité commerciale, comme je l'ai déjà dit. Puis, la société en commandite a été créée pour une raison très précise, soit de négocier du mieux que nous pouvons pour obtenir les meilleurs avantages et le meilleur accord commercial possible pour nos commanditaires.

At the beginning the thought was that the FNLP would do all of the consultation aspects as well. It became clearly apparent when everybody got into the room that the 15 nations at the time did not have enough in common to be able to consult as a group. There were far too many differences between them.

What they did was ingenious at the time. Nobody really thought about it that way but it turned out to be. The suggestion was made as to what we could do together. What could they do together was to try to maximize the benefits through negotiating collectively with the proponents, which is what they did and that is how we got hired.

To come back to the clear answer to your question, everybody would like to have a process where there is a clear answer that everybody accepts. The decision for us at the end of the day was our job to develop and deliver the benefit side of the equation to each of the nations. Each one of them had been doing a lot of the consultation work and the legal work where the lawyers were involved. They did legal work on their own because they had various different issues. Then they decided whether their share of the benefit package that was negotiated collectively was enough to get them across the line and to accept.

We did not have a lot to do with that. There were issues where the collective did decide that they could work together in some way to push the proponents on some consultation issues. We did that, but the decision at the end of the day was among the nations.

For seven years I have been involved in this. I mean it is inescapable that on the government side there is going to have to be a decision on how they are going to deal with some nations saying no to projects.

We were lucky to some extent because we had a natural gas pipeline project that came to be accepted after they looked at what the potential was for things like pipeline ruptures. Those were dealt with in great detail during some of our meetings. There were groups trying to say that these were all hydrocarbons and they were all the same. We had to make a distinction between oil and natural gas to try to separate it from that.

Two things were made clear to us. These nations supported natural gas but the majority of them did not in any way support oil. That was the decision.

Au début, nous pensions que le FNLP allait s'occuper de tous les aspects associés à la consultation aussi. Il est devenu très clair lorsque nous nous sommes tous réunis que les 15 nations, à l'époque, n'avaient pas suffisamment de choses en commun pour pouvoir mener des consultations en groupe. Il y avait trop de différences d'une nation à l'autre.

Nous avons trouvé une solution ingénieuse à l'époque. Personne n'y a pensé en ces termes, mais c'est ce que notre solution s'est révélée être. On a formulé une suggestion concernant ce qu'on pouvait faire ensemble. Ce que nous pouvions faire ensemble, c'est décider de maximiser les avantages grâce à la négociation collective avec les promoteurs. C'est ce qu'ils ont fait, et c'est pour cette raison que nous avons été embauchés.

Et pour répondre clairement à votre question, tout le monde aimerait un processus au terme duquel la réponse est claire et acceptée par tous. La décision, pour nous, au bout du compte, c'était notre travail, soit de définir les avantages et de livrer la marchandise à chacune des nations relativement à cette partie de l'équation. Chaque nation avait mené beaucoup de consultations et accompli beaucoup de travail juridique en faisant intervenir des avocats. Les nations se sont occupées elles-mêmes des travaux juridiques parce qu'elles étaient toutes aux prises avec des enjeux différents. Puis, elles ont déterminé si leur part des avantages négociés collectivement était suffisante pour qu'elles fassent le pas et acceptent l'entente.

Nous n'avions pas grand-chose à voir avec cet aspect des choses. Toutes les nations ont déterminé qu'il était possible, d'une façon ou d'une autre, d'unir leurs efforts pour exercer de la pression sur les promoteurs relativement à certains enjeux soulevés durant les consultations. Nous nous sommes occupés de ces aspects, mais, au bout du compte, la décision revenait aux nations.

Je m'occupe de ce dossier depuis sept ans. Vous savez, c'est incontournable : le gouvernement devra prendre une décision quant à la façon dont il composera avec certaines des nations qui refusent les projets.

Dans une certaine mesure, nous avons été chanceux parce que notre projet de pipeline de gaz naturel a fini par être accepté lorsqu'il a été question de la possibilité que certains événements se produisent comme des ruptures de pipeline. On a abordé ces questions de façon très détaillée durant certaines de nos réunions. Certains groupes essayaient de dire que ce sont tous des hydrocarbures et que c'est du pareil au même. Nous avons dû faire une distinction entre le pétrole et le gaz naturel pour bien préciser les choses.

Nous avons constaté clairement deux choses : ces nations sont favorables au gaz naturel, mais la majeure partie d'entre elles ne soutiennent absolument pas le pétrole. C'est la décision qui a été prise.

Senator Black: My question is: What do you do when you come to an honest disagreement between parties of equal status and a decision needs to be taken that is not going to please everyone? What do you do in that situation?

Mr. Metcs: On that point I think that is where government has to come in to make that decision. There could be delays. Alex may want to add something to this.

It was a respect thing that comes up. The First Nations are part of a broader consultative process and governments have to deal with the national interest, the other players, the other stakeholders, the industry and all of that. Here is an input into that and if there is a no or a yes, then I guess that would put on your shoulders the responsibilities of government to try to figure that out and to try to balance it.

Alexandra Ballard, General Manager and Communications and Partnership Development Director, Havlik Metcs Limited, First Nations Limited Partnership: Basically just to add to what Rob said, the nations can get so far together. Obviously the FNLP is an example of how they got a lot further than certainly we all felt at the beginning. Ultimately to your question, if there is an honest disagreement then there will come a point at which government will have to step in.

Senator Mercer: Thank you very much for being here. I am anxious to find out whether this project, this method of getting things done, is exportable. I am from Nova Scotia and I am anxious to proceed with Energy East and a large number of negotiations will have to go on.

I was interested in the five key lessons that you highlighted. I will draw attention to three of them. The engagement process should be structured to provide First Nations with a meaningful cost benefit analysis. What does that mean in dollars and cents or potentially what does it mean in dollars and cents?

Mr. Metcs: That is an excellent question. We are trying to get across the key lesson that came out of this. We were told to maximize the benefit as a collective. We had 15 nations at the time behind this going into negotiations with the proponents. There was at that point the incentive on their part to say that if we reach an agreement on the benefit package as a group it could then be presented to each of the individual nations. Then there would be a good chance that there would be an acceptable agreement and that the project could go forward.

The incentive system is that on both sides we were very clear that not only did the benefits have to be attractive such that the community saw there would be a lasting benefit to having this project. That was very important. Each of the communities at the end of the day saw this not just as a pipeline but potentially as

Le sénateur Black : Ma question est la suivante : que faut-il faire en cas de réelle divergence d'opinions entre des parties de même statut et qu'il faut prendre une décision qui ne fera pas plaisir à tout le monde? Que faut-il faire dans une telle situation?

M. Metcs : Rendu là, je crois que c'est au gouvernement d'intervenir et de prendre la décision. Il pourrait y avoir des retards. Alex a peut-être quelque chose à ajouter à ce sujet.

C'est une question de respect qui a été soulevée. Les Premières Nations sont incluses dans un processus de consultation plus général, et les gouvernements doivent tenir compte de l'intérêt national, des autres joueurs, des autres intervenants, de l'industrie et de tout le reste. Nous avons fait notre contribution, et s'il faut opter pour un oui ou un non, alors j'imagine que c'est la responsabilité du gouvernement d'essayer d'y voir clair et de trouver un juste équilibre.

Alexandra Ballard, directrice générale et directrice des Communications et du Développement des partenariats, Havlik Metcs Limited, First Nations Limited Partnership : Essentiellement — pour ajouter quelque chose à ce que Rob a dit — les nations peuvent seulement aller jusqu'à un certain point ensemble. Évidemment, le FNLP est un exemple de projet où ils ont fait un bout de chemin beaucoup plus long qu'on aurait pu l'imaginer au début. Au bout du compte, pour répondre à votre question, s'il y a un désaccord de bonne foi, alors, à un moment donné, c'est au gouvernement d'intervenir.

Le sénateur Mercer : Merci beaucoup d'être là. J'ai hâte de découvrir si ce projet, cette façon de travailler, peut être utilisé ailleurs. Je suis de la Nouvelle-Écosse et j'ai hâte de travailler au projet d'Énergie Est et de participer au grand nombre de négociations qu'il faudra réaliser.

J'étais intéressé par les cinq leçons clés que vous avez soulignées. Je vais attirer votre attention sur trois d'entre elles. Le processus d'engagement devrait être structuré de façon à fournir aux Premières Nations une analyse coûts-avantages sérieuse. Comment cela se traduit-il en dollars et en cents? Ou qu'est-ce que cela a le potentiel de signifier en espèces sonnantes et trébuchantes?

M. Metcs : C'est une excellente question. Nous tentons de communiquer les principales leçons que nous avons tirées du processus. On nous a dit de maximiser les avantages pour le groupe. Il y avait 15 nations réunies à ce moment-là qui allaient négocier avec les promoteurs. Elles étaient incitées à ce moment-là à accepter que, si le groupe réussissait à conclure un accord sur l'ensemble des avantages, alors la proposition pourrait ensuite être présentée à chaque nation. Puis, il serait très probable qu'on puisse conclure un accord acceptable et que le projet puisse aller de l'avant.

Le système incitatif était tel que, des deux côtés, on comprenait très bien que les avantages ne devaient pas seulement être alléchants, mais que la collectivité devait comprendre que le projet aurait un bienfait durable. C'était très important. Au bout du compte, les collectivités y voyaient non seulement un pipeline,

a way to ensure community development in a manner that they could wrap their hands around and say that this would help them do X, Y and Z. We found that was very important.

We got to the point where the numbers, the job opportunities, the business development opportunities and various aspects of our agreement which were quite detailed were such that people were saying that it could effect some change that would be acceptable and that everybody would want.

At the same time on the cost side there were the environmental issues. Also there were the usual issues on the legal side that you deal with in consultations. As a negotiating team we made clear that those would have to be dealt with as a priority to the satisfaction of each of these communities. They would place those efforts side by side with the potential benefit agreement. They would then look at them and say what they thought were the benefits in this case and accept whatever dangers there were potentially perceived as they were to the community. We found that was effective. It worked for the 16 nations that we had.

Senator Mercer: Is it based on a percentage?

Mr. Metcs: It is an art form. We as a negotiation team were tasked to say this was the best we could do on the benefit side and chances are we were not going to get any better. When you are involved in these things for a couple of years you realize where the red lines are and to say that if we don't get here we are perhaps not going to buy into the deal.

We were pretty certain when we delivered this package to the leadership and then later through them to the communities that we had a good chance of it being accepted. It did not take long. It went through in about a month and a half or two months.

Ms. Ballard: At most.

Mr. Metcs: Then one by one the nations started coming back with the band council resolutions saying that they were in.

Senator Mercer: Of course this meaningful cost benefit analysis is complementary to the next of your five key lessons that First Nations and industry can benefit from engaging directly with each other.

Mr. Metcs: That is right.

Senator Mercer: I guess that is common. Colleagues, if you have not read the document, there is one key recommendation I want to put it on record. Perhaps we should ask the Prime

mais peut-être aussi un moyen d'assurer le développement communautaire. Il fallait que les gens puissent faire le tour de la question et comprendre que le projet allait les aider à faire X, Y et Z. Nous avons constaté que c'était très important.

Nous en sommes arrivés au point où les chiffres, les possibilités d'emploi, les possibilités de développement des affaires et les divers aspects de notre accord, qui étaient très détaillés, étaient tels que les gens se disaient que le projet permettrait d'apporter certains changements qui seraient acceptables et que tout le monde allait vouloir.

Parallèlement, du côté des coûts, il y avait des problèmes environnementaux. Il y avait aussi les problèmes habituels sur le plan juridique, des problèmes qu'il faut régler dans le cadre de consultations. En tant qu'équipe chargée des négociations, nous avons dit clairement que ces problèmes devaient être réglés de façon prioritaire et à la satisfaction de chacune des collectivités. Il fallait placer ces efforts côte à côte avec les avantages potentiels de l'accord. Les gens pourraient alors regarder le tout et dire ce qu'ils percevaient comme les avantages du projet tout en acceptant les éventuels dangers perçus par la collectivité. Nous avons constaté que le processus était efficace; il a fonctionné pour les 16 nations avec lesquelles nous avons travaillé.

Le sénateur Mercer : Les calculs sont-ils fondés sur un pourcentage?

M. Metcs : C'est un art. Au sein de l'équipe de négociation, notre tâche consistait à dire : voilà le mieux que nous pourrions faire du côté des avantages et, selon toute vraisemblance, nous ne pourrions pas faire mieux. Lorsqu'on travaille sur de tels dossiers pendant deux ou trois ans, on comprend où sont les frontières et on sait quelles sont les choses qu'il faudra obtenir si on veut que les gens adhèrent à l'accord.

Lorsque nous avons présenté l'offre aux dirigeants, puis, par leur intermédiaire, aux collectivités, nous étions assez convaincus qu'il était très probable que l'offre soit acceptée. Il n'a pas fallu beaucoup de temps. Tout a été accepté au bout d'environ un mois et demi, ou deux mois.

Mme Ballard : Maximum.

M. Metcs : Puis, une à une, les nations ont commencé à nous fournir les résolutions de leur conseil affirmant qu'elles participaient.

Le sénateur Mercer : Bien sûr, cette analyse coûts-avantages sérieuse est complémentaire à la prochaine de vos cinq leçons clés, soit qu'il peut être bénéfique pour les Premières Nations et l'industrie de se consulter directement.

M. Metcs : C'est exact.

Le sénateur Mercer : J'imagine que c'est chose courante. Chers collègues, si vous n'avez pas lu le document, il y a une recommandation principale que je veux mentionner pour le

Minister to adopt number 5: Don't try to do everything before you can do anything. I do not know who wrote that but I am stealing it.

Mr. Metcs: I suppose I will have to take credit. Whether it is good or bad I will stand and put my hand up.

Senator Mercer: I do not see a copyright on it.

Ms. Ballard: You can use it.

Mr. Metcs: By all means.

Senator Mercer: Thank you for that.

Senator Neufeld: Thank you and good to see both of you. This has been a long process. It started long before seven years ago. I remember clearly dealing with these issues when I was minister from 2001 to 2008. It has come to what I think is a good place.

I do not have any questions really but I want to make a little statement. I think you folks have done a great job. On the first one of the lessons, that First Nations should be viewed as potential partners rather than as potential legal impediments, I can remember that being clearly said to us by the premier of the province, Gordon Campbell. That was one of his drives. He said, "We need to involve First Nations on a commercial basis so that they get some of the benefits." We all worked to that.

Now it is Chevron and Woodside but Encana, Apache and another few companies have been involved in the very start of it. When I was first a minister and it first started we put it through as an import terminal, to be perfectly frank. It went through the environmental process so that it would be an LNG import terminal. It turned out to be because of what took place in northeastern British Columbia with all the natural gas that was there to be an export terminal. It totally flipped and the Haisla actually did a lot of work to make this happen.

I am pleased that it is there and that it looks good. Like you said it is anybody's guess whether the LNG port is going to go ahead. That remains to other people to make those decisions but I just hope that this agreement will continue on.

Another thing happens when you have the agreement of First Nations in the environmental movement. They are a little less hesitant to try to say we should leave it all in the ground. That helps us an awful lot too in those agreements. I totally agree with the five key lessons and I think we would be a lot better off if we started going forward with them.

compte rendu. Nous devrions peut-être demander au premier ministre d'appliquer la recommandation 5 : ne pas essayer de tout faire avant de pouvoir faire quelque chose. Je ne sais pas qui l'a écrite, mais je vais me l'approprier.

M. Metcs : J'imagine que je vais prendre le crédit. Que ce soit une bonne chose ou une mauvaise chose, je vais lever la main.

Le sénateur Mercer : Je ne vois aucune mention de droit d'auteur.

Mme Ballard : Vous pouvez l'utiliser.

M. Metcs : Je vous en prie.

Le sénateur Mercer : Je vous en remercie.

Le sénateur Neufeld : Bonjour. Je suis heureux de vous voir tous les deux. Le processus a été long. Il a commencé il y a bien plus que sept ans. Je me rappelle très bien de m'être occupé de ces dossiers lorsque j'étais ministre, de 2001 à 2008. Selon moi, cette initiative est rendue là où elle devait être.

Je n'ai aucune question à vous poser, mais je voulais formuler un bref commentaire. Je crois que vous avez fait de l'excellent travail. En ce qui a trait à la première leçon, soit que les Premières Nations doivent être considérées comme d'éventuels partenaires plutôt que de possibles obstacles juridiques, je me rappelle que le premier ministre de la province, Gordon Campbell, nous l'avait dit très clairement. Il s'agissait d'un de ses leitmotivs. Il disait : « Il faut faire participer les Premières Nations d'un point de vue commercial afin qu'ils en retirent certains avantages ». Nous avons tous travaillé pour y arriver.

Et maintenant, c'est Chevron et Woodside, mais Encana, Apache et quelques autres entreprises participent depuis le tout début. Lorsque je suis devenu ministre et que tout cela a commencé, nous avons tout fait passer par un terminal d'importation pour être honnête. On a réalisé un processus environnemental afin d'en faire un terminal d'importation de GNL. Au bout du compte, en raison de ce qui s'est produit dans le nord-est de la Colombie-Britannique où il y a tout ce gaz naturel, c'est devenu un terminal d'exportation. La tendance est totalement renversée, et, en fait, la nation Haisla a fait beaucoup de travail pour y arriver.

Je suis heureux de voir que c'est en place et que c'est de bon augure. Comme vous avez dit, personne ne peut savoir s'il y aura un port de GNL ou non. C'est à d'autres personnes de prendre ces décisions, mais j'espère tout simplement que l'accord tiendra le coup.

Une autre chose se produit au sein du mouvement environnementaliste lorsqu'on a l'accord des Premières Nations. Les gens sont un peu moins réticents et sont moins prompts à dire qu'il faut tout laisser sous terre, ce qui nous aide beaucoup aussi dans le cadre de ces accords. Je suis tout à fait d'accord avec vos cinq principales leçons, et je crois que nous nous en tirerions beaucoup mieux si nous commençons à les appliquer à l'avenir.

As a first real try at getting a big project actually approved there were lots of mistakes made. I know that but we learned from those mistakes. Obviously everybody learned from these mistakes, the government, the First Nations and hopefully the federal government.

It is good that you have brought this to us. It is good for us to have it in our text of how you can actually maybe get a large project. You are talking about billions and billions of dollars in capital investment, not including all the things that happen on the ground where people actually are working and providing good lives for their families and family-supporting jobs. We should all be proud of what took place here.

I do not have any questions because I think you have done a great job.

Mr. Metcs: Thank you.

Senator Neufeld: I understand that nothing runs perfect but we have come to what is a good agreement. I wanted to make sure that our previous premier, Mr. Campbell, got some credit for some of the work that he did with First Nations while he was premier.

Senator Mercer: I am stealing the quote. I have already tweeted it to a few people.

Ms. Ballard: Excellent.

The Deputy Chair: I want to conclude by saying that I am impressed by this blueprint of the way we should do things. Help me out with this. Is there anything I am missing? Is it just now awaiting the approval of the federal authority to get this done?

Mr. Metcs: It is actually simpler than that. They are waiting. This is a commercial decision now. Our understanding is that the necessary permits are in place. Obviously there is the First Nation agreement and support.

It is ironic because we have all of that, and now the proponents are looking at the commercial aspect of it. That is really what is going to drive this. It is out of everyone's hands now in terms of decision. It is within Chevron and Woodside to decide whether they can find the buyers at the price that they need, as Senator Neufeld said, to make the massive capital investment necessary to build it. They could do that. They have all the tools and the necessary permits to go ahead with it tomorrow if they wanted to.

Ms. Ballard: Our advice from Chevron and Woodside is that in the main they are simply waiting for the world markets to improve and then they will proceed. Assuming that they do improve they will be proceeding to a final investment decision. That is the key that we are waiting for now, the final investment decision.

Puisqu'il s'agissait de la première vraie tentative de faire approuver un gros projet, beaucoup d'erreurs ont été faites. Je le sais bien, mais nous avons appris de ces erreurs. De toute évidence, tout le monde a appris de ses erreurs : le gouvernement, les Premières Nations et, espérons-le le gouvernement fédéral.

C'est bien que vous soyez venu nous en parler. C'est bien que nous puissions décrire dans notre rapport comment il est peut-être possible de réaliser un grand projet. Vous parlez de milliards et de milliards de dollars en investissements de capitaux, ce qui n'inclut pas tout ce qui se produit sur le terrain lorsque les gens travaillent bel et bien et qu'ils peuvent assurer une bonne vie à leur famille et occuper des emplois permettant de subvenir à leurs besoins. Nous devrions tous être fiers de ce qui s'est produit ici.

Je n'ai pas de questions parce que je crois que vous avez fait de l'excellent travail.

M. Metcs : Merci.

Le sénateur Neufeld : Je sais bien que rien n'est parfait, mais nous en sommes venus à un bon accord. Je tiens à m'assurer que notre ancien premier ministre, M. Campbell, obtient du crédit pour certains des travaux qu'il a faits auprès des Premières Nations pendant son mandat.

Le sénateur Mercer : Je vous ai volé la citation. Je l'ai déjà gazouillée à quelques personnes.

Mme Ballard : Excellent.

Le vice-président : Je veux conclure en disant que je suis impressionné par ce plan directeur de la façon dont nous devrions travailler. Aidez-moi à bien comprendre. Est-ce qu'il y a quelque chose qui m'échappe? Attend-on seulement l'approbation de l'autorité fédérale pour aller de l'avant?

M. Metcs : En fait, c'est encore plus simple. Ils attendent. C'est une décision commerciale maintenant. D'après ce que nous comprenons, tous les permis nécessaires ont été octroyés. De toute évidence, l'accord avec les Premières Nations est conclu, et elles ont offert leur soutien.

C'est ironique, parce que tout est là, et, maintenant, les promoteurs se penchent sur l'aspect commercial. C'est vraiment eux qui ont maintenant le projet entre les mains. La décision ne relève plus de personne, c'est à Chevron et Woodside de déterminer s'ils peuvent trouver les acheteurs au prix dont ils ont besoin, comme le sénateur Neufeld l'a souligné, afin de faire les investissements de capitaux massifs nécessaires pour les travaux de construction. Ils peuvent le faire. Ils ont tous les outils et tous les permis nécessaires pour commencer demain s'ils le désirent.

Mme Ballard : Ce que Chevron et Woodside nous ont dit, c'est que, dans l'ensemble, ils attendent simplement que les marchés mondiaux s'améliorent, puis ils iront de l'avant. Si les marchés s'améliorent, ils prendront une décision finale en matière d'investissement. C'est ce que nous attendons actuellement, la décision finale en matière d'investissements.

The Deputy Chair: We have to identify a buyer in the market.

Mr. Metcs: Yes. They do not have, as some of the other LNG projects have, buyers built into their consortium of proponents. They are looking for buyers and the market turned against them in the last three or four years. I would not be surprised if they try to bring some buyers into their group but those things are beyond us.

The one thing we have made clear to Chevron is that the FNLP nations support the project. It is interesting that they want it to happen. You go through a tough negotiation process and then once it is done everybody is asking when you are building the project.

Chevron and Woodside keep assuring us, as Alex said, that they want to go forward but now it is in the realm of the business and the commercial sphere to make that decision.

Senator Black: Given that we have a moment or two now, can you inform the committee as to where you understand the Petronas project is at? You have been good enough to brief us on where the Chevron project is at. Where in your view is the Petronas project? What are we expecting from the Government of Canada in the next month or so? Where is the Shell project or LNG project?

Ms. Ballard: LNG Canada.

Senator Black: The LNG B.C. or LNG Canada project. Can you just inform us as to that, please?

Mr. Metcs: Maybe we could start with the Shell project. As you are probably aware the two pipeline corridors largely overlap between those two projects. My understanding is that Shell made an announcement that they are putting it on the shelf for a while.

I do not want to dodge the question but I do not think we are the right people to answer that. There are as many opinions as people in terms of where these projects are. I do not think anybody knows other than the proponents what their decisions are going to be. We have a hard enough time getting Chevron to tell us what their plans are. We are probably not going to give you an answer that is going to enlighten you in any way.

Senator Black: Fair enough. Tell us, though, if you have any view as to what if anything this committee *vis-à-vis* our work might be able to do to be helpful respecting interventions of the Government of Canada?

Mr. Metcs: One thing we can say, and I am sure Alex would have some statements as well, is that when we finished this agreement back in 2013 there were an awful lot of conferences that we were attending with various people from around the

Le vice-président : Nous devons trouver un acheteur sur le marché.

M. Metcs : Oui. Ils n'ont pas, comme c'est le cas dans certains autres projets de GNL, des acheteurs qui font partie du consortium de promoteurs. Ils cherchent des acheteurs, et le marché s'est retourné contre eux au cours des trois ou quatre dernières années. Je ne serais pas surpris qu'ils essaient d'inclure certains acheteurs dans leur groupe, mais ce sont des choses sur lesquelles nous n'avons aucun contrôle.

Une des choses que nous avons dites clairement à Chevron, c'est que les nations du FNLP soutenaient le projet. C'est intéressant qu'ils veuillent que le projet aille de l'avant. On passe par un processus de négociation difficile, puis, une fois que les jeux sont faits, tout le monde se demande quand les travaux de construction vont commencer.

Chevron et Woodside nous assurent continuellement que, comme Alex l'a dit, ils veulent aller de l'avant, mais que c'est maintenant au monde des affaires et au milieu commercial de prendre la décision.

Le sénateur Black : Puisqu'il nous reste un peu de temps, pouvez-vous dire au comité où, selon vous, on en est rendu dans le cadre du projet de Petronas? Vous avez eu l'amabilité de nous dire où en était rendu le projet de Chevron. Selon vous, où en est rendu le projet de Petronas? Qu'attendons-nous du gouvernement du Canada au cours du prochain mois environ? Où en est rendu le projet de Shell ou le projet de GNL?

Mme Ballard : LNG Canada.

Le sénateur Black : Le projet de GNL de la Colombie-Britannique ou le projet de LNG Canada. Pouvez-vous nous fournir de l'information sur le sujet s'il vous plaît.

M. Metcs : Nous pouvons peut-être commencer par le projet de Shell. Comme vous le savez probablement, les corridors de pipeline de ces deux projets se chevauchent en grande partie. Je crois savoir que Shell a annoncé qu'elle mettrait le projet sur la glace pour un certain temps.

Je ne veux pas éluder la question, mais je ne crois pas que nous soyons les bonnes personnes pour répondre. Il y a autant d'opinions que de personnes pour ce qui est du statut de ces projets. Selon moi, personne ne sait quelles décisions seront prises à part les promoteurs. Il a déjà été difficile pour nous de demander à Chevron de nous dire quels étaient ses plans. Nous n'allons probablement pas pouvoir vous fournir une réponse qui vous éclairera de quelque façon que ce soit.

Le sénateur Black : D'accord. Cependant, selon vous, qu'est-ce que notre comité pourrait faire — s'il y a quelque chose à faire — dans le cadre de ses travaux pour faire œuvre utile au moment d'intervenir auprès du gouvernement du Canada?

M. Metcs : Tout ce que je peux dire, et je suis sûr qu'Alex voudra aussi ajouter son grain de sel, c'est que, lorsque nous avons conclu l'accord en 2013, nous avons participé à beaucoup de conférences avec divers intervenants du monde entier. Une

world. One thing that really struck us was the view that nothing could happen in Canada. It was too difficult. We are putting it on the too difficult pile. There is remarkably little information that we saw on what were the issues with First Nations.

Since you asked we have the chance here to say that with FNLP this is an example that First Nations, industry and governments can come to an agreement on major projects. It is possible, not impossible. That is something the world should see.

An individual from Korea called it a legal morass. As a Canadian that is not a good thing to be hearing. For whatever it is worth this agreement shows that it is possible to get a broad-based agreement and support of First Nation.

Ms. Ballard: In terms of assistance and taking this model forward both at a national level and an international level to the markets we are actually looking to in order to be able to export our product, it is ensuring that model is well known and understood. As Rob says it is not just that First Nations are always saying no.

The Deputy Chair: Thank you both for being here this morning.

Honourable senators, our final witness for this morning is Mr. George Heyman, Member of the Legislative Assembly for Vancouver—Fairview. We invited the premier but unfortunately she declined. We also invited the leader of the opposition. Due to scheduling conflicts Mr. Heyman is here replacing him.

Mr. Heyman, please begin your presentation and then afterward the senators will have questions.

George Heyman, Member of the Legislative Assembly (Vancouver—Fairview): Good morning, Mr. Chair and senators. Thank you for inviting me to speak today on the transportation of crude oil. As you are aware I am the environment spokesperson for the B.C. official opposition, the New Democrat caucus.

Our caucus has been consistent in opposing the expansion of crude oil tanker traffic off B.C.'s coast. We formally opposed the Enbridge pipeline and we formally opposed the Kinder Morgan expansion project in submissions to the National Energy Board and in public statements.

There are many reasons for our opposition to these projects but overall our reasoning is simple. These projects pose great risks to our province's economy and environment while providing little benefit.

chose qui nous a vraiment surpris, c'est cette idée que rien ne peut se produire au Canada. Que c'est trop difficile. Les projets se retrouvent sur la pile des choses trop ardues. Nous avons vu qu'il y avait remarquablement peu d'information sur la nature des enjeux concernant les Premières Nations.

Puisque vous posez la question, nous avons eu l'occasion ici de dire que le FNLP est la preuve que les Premières Nations, l'industrie et les gouvernements peuvent s'entendre sur un projet majeur. C'est possible, ce n'est pas impossible. C'est quelque chose que le monde doit savoir.

Un intervenant de Corée a parlé d'un borbier juridique. En tant que Canadiens, ce n'est pas quelque chose que nous voulons entendre. Pour ce que ça vaut, cet accord montre que c'est possible d'obtenir un accord général et le soutien des Premières Nations.

Mme Ballard : En ce qui a trait au soutien et au fait de promouvoir ce modèle à l'échelle nationale et internationale dans les marchés qui nous intéressent afin qu'on puisse exporter notre produit, il faut s'assurer que le modèle est bien connu et compris. Comme Rob l'a dit, ce n'est pas vrai que les Premières Nations disent toujours non.

Le vice-président : Merci beaucoup à vous deux d'avoir été là ce matin.

Honorables sénateurs, notre dernier témoin ce matin est M. George Heyman, membre de l'Assemblée législative de Vancouver—Fairview. Nous avons invité la première ministre, mais elle a malheureusement refusé. Nous avons aussi invité le chef de l'opposition, mais, en raison d'un conflit d'horaire, M. Heyman le remplace.

Monsieur Heyman, veuillez commencer votre exposé. Les sénateurs pourront ensuite vous poser des questions.

George Heyman, membre de l'Assemblée législative (Vancouver—Fairview) : Bonjour, monsieur le président, et bonjour mesdames et messieurs les sénateurs. Merci de m'avoir invité à vous parler du transport du pétrole brut. Comme vous le savez, je suis le porte-parole de l'environnement de l'opposition officielle de la Colombie-Britannique, le caucus néo-démocrate.

Notre caucus s'est toujours opposé à l'augmentation du trafic des pétroliers de brut le long de la côte de la Colombie-Britannique. Nous nous sommes opposés officiellement au pipeline d'Enbridge, de même qu'au projet d'expansion de Kinder Morgan dans le cadre de soumissions présentées à l'Office national de l'énergie et par l'intermédiaire de déclarations publiques.

Il y a de nombreuses raisons pour lesquelles nous nous opposons à ces projets, mais, de façon générale, notre raisonnement est simple. Ces projets font courir de grands risques à l'économie et à l'environnement de notre province tout en apportant peu d'avantages.

Crude oil spills, particularly heavy bitumen, are a major concern for British Columbians. We are all too aware of the risks oil tankers pose to our coastline. We are too close to the Alaska coastline that was fouled by the *Exxon Valdez* spill to ignore the very real risks oil spills pose to our environment and to our economy.

Tourism is one of our province's major industries. It brings more than \$14 billion into B.C., money that goes into the pockets of small businesses and communities in every corner of the province. Our tourism brand relies heavily on our spectacular natural environment.

Tourism is not the only industry in B.C. that relies on a healthy environment. British Columbia's seafood industry produces further sales of \$13 billion a year.

If a spill affected even a fraction of the value of these industries it would more than wipe out any of the comparatively small and short-term benefits offered by crude oil pipeline construction and tanker traffic to our province. Yet evidence from other jurisdictions suggests that the damage would be much worse.

Oil spills do not just affect the immediate area. A tourism department study found that more than a quarter of people planning a vacation in Louisiana changed their plans following the Deepwater Horizon spill. Their fishing industry was even harder hit. Over half of people surveyed thought that Louisiana seafood was no longer safe to eat, even if it originated from outside of the spill area.

The Gitga'at people on B.C.'s central coast know firsthand how even a small spill of refined product can contaminate shellfish and other traditional foods. After the *Queen of the North* ferry sank near Gil Island they were unable to harvest shellfish and seaweed near the area for years. This experience helped inform their firm opposition to the Enbridge Northern Gateway pipeline.

Spills aside, an equally compelling argument against the expansion of crude oil pipelines is the need to take immediate, strong and systematic action to limit climate change. We are seeing B.C. and other communities struggling to plan for a future where the sea level has risen, storms worsen, and droughts are more common and pronounced.

Les déversements de pétrole brut, particulièrement le bitume lourd, sont une grande préoccupation pour les Britannico-Colombiens. Nous connaissons trop bien les risques que représentent les pétroliers pour nos côtes. Nous sommes situés trop près des côtes de l'Alaska qui ont été polluées par le déversement de l'*Exxon Valdez* pour faire fi des risques bien réels que représentent les déversements de pétrole pour notre environnement et notre économie.

Le tourisme est l'une des principales industries de notre province. Il génère plus de 14 milliards de dollars en Colombie-Britannique, de l'argent qui se retrouve dans les poches des petites entreprises et des collectivités aux quatre coins de la province. Notre image de marque touristique s'appuie très fortement sur notre environnement naturel spectaculaire.

Le tourisme n'est pas la seule industrie en Colombie-Britannique qui s'appuie beaucoup sur la santé de l'environnement. L'industrie des fruits de mer de la Colombie-Britannique génère des ventes de plus de 13 milliards de dollars par année.

Si un déversement ne touchait qu'une fraction de la valeur de ces industries, l'événement viendrait plus qu'effacer les avantages comparativement mineurs et à court terme offerts par la construction d'un pipeline de pétrole brut et le trafic de pétroliers dans notre province. Et cependant, les données probantes d'autres administrations donnent à penser que les dommages seraient bien pires.

Les déversements de pétrole n'affectent pas seulement la zone immédiate du déversement. Une étude du ministère du Tourisme a révélé que plus du quart des personnes qui planifiaient des vacances en Louisiane ont changé leurs plans après le déversement de Deepwater Horizon. L'industrie de la pêche là-bas a été touchée encore plus durement. Plus de la moitié des répondants croyaient que les fruits de mer de la Louisiane n'étaient plus salubres, même s'ils étaient pêchés à l'extérieur de la zone du déversement.

Les membres de la bande Gitga'at sur la côte centrale de la Colombie-Britannique ont pu constater de première main comment ne serait-ce qu'un petit déversement de produits raffinés peut contaminer les fruits de mer et d'autres aliments traditionnels. Lorsque le traversier *Queen of the North* a coulé près de l'île Gil, ils n'ont pas pu pêcher de fruits de mer et récolter d'algues dans la zone pendant des années. Cette expérience a aidé à renforcer leur opposition ferme au pipeline Northern Gateway d'Enbridge.

Laissons les déversements de côté. Un autre argument tout aussi convaincant contre l'expansion des pipelines de pétrole brut est le besoin de prendre des mesures immédiates, solides et systématiques pour limiter les changements climatiques. Nous constatons que la Colombie-Britannique et d'autres collectivités se démènent pour planifier un avenir où le niveau de la mer augmente, les tempêtes empirent, et les sécheresses sont plus courantes et plus prononcées.

We are living in the hottest year in human history, a regular occurrence for years, and all indications are that hotter years are coming. Already we are seeing the impacts on our province. The pine beetle epidemic has left vast swathes of B.C. forest dead. We had record low sockeye returns on the Fraser River this year, likely due at least in part to warming waters. We have begun to experience droughts in the Fraser Valley which combined with years of drought to our south threaten food security for British Columbians.

Neither the Government of British Columbia nor the Government of Canada has a credible and comprehensive plan to bring down greenhouse gas emissions. Our government stood before the world in Paris and agreed to take immediate, lasting and significant actions to reduce carbon emissions, yet neither has delivered. The expansion of crude oil pipelines and the massive expansion of crude oil production to make these projects economic run counter to our stated commitments to stop runaway climate change. Without a clear national climate action plan how can we know how much fossil fuel production can be accommodated within our stated international commitments and our commitments to our children and their children?

British Columbians believe climate change exists and is a real threat to our economic and social future. We want to be part of the solution. It is no wonder then that the Kinder Morgan pipeline project faces steep opposition from many local communities and many directly affected First Nations.

The traditional territory of the Tsleil-Waututh Nation, the people of the inlet, is ground zero for the Kinder Morgan expansion project. The Tsleil-Waututh Nation steadfastly opposes the project because of the threat it poses to the marine environment and to their traditional lands. Their assessment of the project concluded that it would add to negative cumulative effects in Burrard Inlet, undermine Tsleil-Waututh's ability to once again be able to harvest and eat abundant, safe marine foods, and jeopardize contemporary Tsleil-Waututh economic initiatives such as real estate development, cultural tourism and other business enterprises.

Similarly the Squamish First Nation, whose traditional territory includes parts of Burrard Inlet, Howe Sound and English Bay, has filed a court challenge to the National Energy Board's recommendation for approval of Kinder Morgan. Chief Ian Campbell said the potential for a spill from increased tanker traffic in Burrard Inlet poses a grave risk to his band's traditional fishing and marine activities.

L'année en cours est la plus chaude dans l'histoire de l'humanité. Il en est ainsi depuis des années, et tout indique que des années encore plus chaudes nous attendent. Nous constatons déjà des répercussions sur notre province. L'infestation du dendroctone du pin a laissé de grands pans de forêts mortes en Colombie-Britannique. Les retours de saumon rouge n'ont jamais été aussi bas que cette année sur le fleuve Fraser, et c'est probablement en partie en raison du réchauffement des eaux. Nous avons commencé à subir des sécheresses dans la vallée du Fraser, qui, combinées aux années de sécheresse au sud, menacent la sécurité alimentaire des Britanno-Colombiens.

Ni le gouvernement de la Colombie-Britannique, ni le gouvernement du Canada n'ont un plan crédible et complet pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Notre gouvernement a pris la parole devant la planète à Paris et a accepté de prendre des mesures immédiates, durables et importantes pour réduire les émissions de carbone, mais rien encore n'a été fait. L'expansion des pipelines de pétrole brut et l'importante augmentation de la production de pétrole brut nécessaire pour rendre ces projets rentables d'un point de vue économique vont à l'encontre de nos engagements déclarés de mettre fin aux changements climatiques, qui, soit dit en passant, sont hors de contrôle. Sans un plan d'action national clair sur les changements climatiques, comment pouvons-nous savoir combien de carburant fossile peut être produit tout en respectant nos engagements internationaux et nos engagements à l'égard de nos enfants et de leurs enfants?

Les gens de la Colombie-Britannique croient au changement climatique et considèrent qu'il s'agit d'une réelle menace pour notre avenir économique et social. Nous voulons faire partie de la solution. Il n'est guère étonnant que le projet de pipeline de Kinder Morgan se heurte à une forte opposition de nombreuses collectivités locales et de nombreuses Premières Nations touchées directement.

Le territoire traditionnel de la nation Tsleil-Waututh, les gens de la baie, est l'épicentre du projet d'expansion de Kinder Morgan. La nation Tsleil-Waututh s'oppose férocement au projet en raison de la menace qu'il fait peser sur l'environnement marin et ses terres traditionnelles. Son évaluation du projet conclut qu'il augmenterait les répercussions négatives cumulatives dans la baie Burrard, minerait sa capacité de pouvoir à nouveau pêcher et manger des produits marins abondants et salubres et mettrait en péril ses initiatives économiques modernes, comme des projets immobiliers, le tourisme culturel et d'autres initiatives commerciales.

Dans un même ordre d'idées, la nation Squamish, dont le territoire traditionnel inclut des parties de la baie Burrard, de la baie Howe et de la baie English, ont présenté une contestation judiciaire à l'égard de la décision de l'Office national de l'énergie de recommander l'approbation du projet de Kinder Morgan. Le chef, Ian Campbell, a déclaré que la possibilité d'un déversement en raison du trafic accru de pétroliers dans la baie Burrard pose de grands risques aux activités traditionnelles maritimes et de pêche de sa bande.

The mayors of Vancouver, Burnaby, New Westminster, the City of North Vancouver, Victoria, Squamish and Bowen Island issued a declaration of non-confidence in the National Energy Board review of this project because of the perception the process had a predetermined outcome. This perception was based on limited ability for public testimony, refusal to allow cross-examination of industry witnesses allowing Kinder Morgan to keep secret their spill response plans, and refusal to answer key requests for information by local governments and the provincial government.

The view that the NEB process was illegitimate is shared by many residents of coastal British Columbia and is not ameliorated by reviews such as this one where the question is how we get social licence to build crude oil pipelines to the coast and not should we build crude oil pipelines to the coast. That is an important distinction.

Any consultation with a predetermined outcome will fail to get social licence. If the goal of a review is to build the pipeline, not to determine whether the project truly is in the public interest, then of course the public will not accept the final recommendations whether they are made by the National Energy Board, the Ministry of Environment or any other agency. In order for processes to have credibility they must not have a predetermined outcome or an inherent structural bias.

Where many communities and First Nations are withholding permission any attempt to hammer these projects through will only harden the resolve of those standing up for a modern, reduced carbon economy and a healthy environment.

In the absence of a credible national greenhouse gas reduction plan continuing to push for the expansion of crude oil infrastructure is unlikely to be met with broad social licence in this province. British Columbians believe climate change must be addressed with concrete plans. We believe that the benefits of a healthy environment outweigh any small benefits that we might get from expanding oil exports in our waters.

Senator Mercer: First of all, thank you for your presentation. I am somewhat mystified by. Let's back up for a moment. I very much appreciate the concern for the environment. I particularly am concerned and I am particularly interested and in support of the longstanding commitment British Columbians have had to the environment. Environmental support is not a new thing which was just invented on the Burrard Inlet last week. It has been here for a long time and I support it.

Les maires de Vancouver, Burnaby, New Westminster, la Ville de North Vancouver, Victoria, Squamish et Bowen Island ont émis une déclaration de non-confiance à l'égard de l'examen du projet réalisé par l'Office national de l'énergie en raison des perceptions que l'issue du processus était établie d'avance. Ces perceptions étaient fondées sur la capacité limitée de témoigner publiquement, le refus de permettre le contre-interrogatoire des témoins de l'industrie, ce qui a permis à Kinder Morgan de ne pas communiquer ses plans d'intervention en cas de déversement et le refus de répondre aux importantes demandes de renseignements des autorités locales et du gouvernement provincial.

L'opinion selon laquelle le processus de l'ONE n'était pas légitime est partagée par de nombreux résidents des côtes de la Colombie-Britannique et n'est pas améliorée par des examens comme celui-ci, où la question consiste à déterminer comment obtenir l'approbation de la population pour construire des pipelines de pétrole brut jusqu'à la côte et non s'il faut construire des pipelines de pétrole brut jusqu'à la côte. C'est une distinction importante.

Toute consultation dont le résultat est connu d'avance ne réussira pas à obtenir l'approbation sociale. Si l'objectif d'un examen est la construction du pipeline et non de déterminer si le projet est vraiment dans l'intérêt du public, alors, bien sûr, le public n'acceptera pas les recommandations finales, qu'elles soient formulées par l'Office national de l'Énergie, le ministère de l'Environnement ou tout autre organisme. Pour que les processus soient crédibles, l'issue ne doit pas être établie d'avance, et la structure du processus en tant que tel ne doit pas être par nature biaisée.

Lorsque de nombreuses collectivités et Premières Nations refusent de donner leur permission, toute tentative pour forcer la réalisation de ces projets aura seulement pour effet de renforcer la détermination des personnes qui défendent une économie moderne moins axée sur le carbone et un environnement sain.

En l'absence d'un plan national crédible de réduction des gaz à effet de serre, les efforts continus pour permettre l'expansion de l'infrastructure du pétrole brut sont peu susceptibles d'obtenir une approbation sociale générale dans la province. Les Britannico-Colombiens croient qu'il faut s'attaquer aux changements climatiques avec des plans concrets. Nous croyons que les avantages d'un environnement sain l'emportent sur les petits avantages qu'on peut peut-être tirer de l'expansion des exportations de pétrole dans nos eaux.

Le sénateur Mercer : Pour commencer, merci de nous avoir présenté votre exposé. Je suis un peu mystifié. Revenons un peu en arrière. Je comprends très bien votre préoccupation pour l'environnement. Je suis tout particulièrement préoccupé et particulièrement intéressé par l'engagement de longue date des Britannico-Colombiens à l'égard de l'environnement et je le soutiens. Le soutien environnemental n'est pas quelque chose qui vient tout juste d'être inventé la semaine dernière dans la baie Burrard. Il existe depuis longtemps, et j'y suis favorable.

British Columbia is a rich province. It is one of the richest provinces in Canada. Even someone who is not supportive of the use of hydrocarbons has to admit that the extraction of hydrocarbons in Alberta and Saskatchewan in particular and in Newfoundland and Labrador has been driving the economy of this country for a number of years.

It has generated the jobs. It has generated the taxes. It has generated the ability of governments, not just in Alberta and Saskatchewan but the government in Ottawa, to do some of the things they have been able to do all across the country including in British Columbia. We need to recognize that we have the third largest resource of gas and oil in the ground of any place in the world.

All of that being said, and putting that in the context of your objection to any movement of gas and oil off the coast of British Columbia, we are held captive by one customer. I used the story this morning with another witness of opening a Starbucks on the corner here if there was room. There are probably Starbucks on the other three corners. If I opened a Starbucks on the corner and I had one customer that bought enough coffee to keep me going, that customer could demand anything he or she wanted because I would be beholden to him.

We are in that situation. We have one customer and we have a tremendous product that the world wants. Whether we want the world to want it or whether we think that we should continue to use hydrocarbons for energy generation, et cetera, is secondary argument. We have a responsibility to Canadians to help provide an environment where jobs are available to them and where we are collecting enough taxes that we can provide services to them.

In that context how would you propose that we deal with the hydrocarbons in the ground in Alberta, Saskatchewan, Newfoundland and Labrador, and in parts of my province of Nova Scotia?

Mr. Heyman: Thank you for the thoughtful question. I want to make clear that the overall health of the economy of Canada, as well as the economic health of Albertans in particular in this instance, are not of no regard or important to myself, to the leader of the B.C. new democrat opposition or to our caucus.

Let me answer first of all by saying I have attempted to present a submission within a seven-minute timeframe focused on questions that you asked. The key question, as I understood it, is how the federal government could help facilitate social licence for crude oil transportation infrastructure such as pipelines and improved public confidence in the pipeline process.

La Colombie-Britannique est une province riche. Elle fait partie des provinces les plus riches du Canada. Même une personne qui n'est pas favorable à l'utilisation des hydrocarbures doit admettre que l'extraction des hydrocarbures en Alberta et en Saskatchewan, plus particulièrement, ainsi qu'à Terre-Neuve-et-Labrador stimule l'économie du pays depuis un certain nombre d'années.

Cette industrie a généré des emplois. Elle a généré des impôts. Elle a permis aux gouvernements — pas seulement en Alberta et en Saskatchewan, mais aussi au gouvernement d'Ottawa — de faire certaines choses dans l'ensemble du pays, y compris en Colombie-Britannique. Nous devons reconnaître que nous possédons les troisièmes ressources gazières et pétrolières dans le sol en importance au monde.

Cela dit, et pour mettre les choses dans le contexte de votre objection à tout transport de gaz et de pétrole à partir de la côte de la Colombie-Britannique, nous sommes pris en otage par un client. Ce matin, j'ai utilisé auprès d'un autre témoin l'histoire de l'ouverture d'un Starbucks, au coin de la rue, ici, s'il y avait de la place. Il y a probablement un Starbucks aux trois autres coins de la rue. Si j'ouvrais un Starbucks au coin et que j'avais un client qui m'achetait assez de café pour que je puisse maintenir mon commerce en activité, ce client pourrait me demander tout ce qu'il veut, car je lui serais redevable.

Nous sommes dans cette situation. Nous avons un client, et nous avons un produit exceptionnel que le monde veut. Le fait que nous voulions que le monde en veuille ou que nous pensions que nous devrions continuer d'utiliser les hydrocarbures pour la production d'énergie, entre autres, est un argument secondaire. Nous avons une responsabilité envers les Canadiens d'aider à offrir un environnement où ils ont accès à des emplois et où nous recueillons suffisamment d'impôts pour pouvoir leur fournir des services.

Dans ce contexte, comment proposeriez-vous que nous traitions les hydrocarbures qui se trouvent dans le sol de l'Alberta, de la Saskatchewan, de Terre-Neuve-et-Labrador et de certaines parties de ma province, la Nouvelle-Écosse?

M. Heyman : Merci d'avoir posé cette question réfléchie. Je veux préciser clairement que la santé générale de l'économie du Canada — de même que la santé économique des Albertains, en particulier, dans ce cas-ci — n'est pas sans intérêt ou sans importance pour moi-même, pour le chef de l'opposition néodémocrate de la Colombie-Britannique ou pour notre caucus.

Laissez-moi tout d'abord répondre en disant que j'ai tenté de présenter dans une période de sept minutes des observations axées sur les questions que vous aviez posées. La question clé — à ce que j'ai pu comprendre —, c'est comment le gouvernement fédéral pourrait aider à faciliter l'approbation sociale face aux infrastructures de transport du pétrole brut telles que les pipelines et à améliorer la confiance du public à l'égard du processus relatif aux pipelines.

Rather than address hypotheticals I addressed the two proposals that have been made in British Columbia but mostly Enbridge Northern Gateway but mostly because it would appear that with decisions of the current federal government Enbridge Northern Gateway is unlikely to proceed. It is pretty hard to imagine the pipeline going if there is a ban on tanker traffic on the northern coast. Kinder Morgan is very much alive and awaiting a decision from the federal government.

I focused on what my caucus and I thought were the critical issues. We have been pretty consistent on that. First of all I do not expect hydrocarbon use or fossil fuel use to disappear tomorrow. I would hope that most of us believe that by 30 years from now we will have a very different energy economy in the world. If we do not, I think we will be in some not just significant environmental trouble but economic trouble. Anybody who has seen the hundreds of millions of dollars used fighting forest fires, the effects of drought on food supply or the dislocation of people in the southern hemisphere from islands that are rapidly being deluged with water, understand that not only are these humanitarian crises. These are very significant economic challenges for the world, and particularly for Canada.

While I understand that money that is spent ameliorating or mitigating these impacts does get counted as part of gross domestic product, most of us would think we would rather see money being spent and counted as part of gross domestic product that is actually productive money and not corrective money.

Going back to the two proposals these are proposals, as I have said, that had significant opposition from British Columbians and from many First Nations, not all. I want to be clear. I am not here to speak for First Nations but I have no qualms about quoting First Nations directly impacted on the southern and northern coasts who have made their views known.

The reason for the opposition was because of the severe threats to not only our environment but British Columbia's economy and way of life; and in the case of these First Nations, to their traditional way of life, their traditional food harvesting and some of the economic opportunities they are looking for that aren't dependent on impact benefits agreements with hydrocarbon companies.

I then talked about the process itself with Kinder Morgan. Frankly if somebody wanted to design a process that was guaranteed not to get social licence that would be a pretty good case study of limiting the ability of people to testify; cutting off the ability of people to ask questions, refusing to release information that they had released in Washington State because Washington State law required them to — it may have been United States law, I would have to check that — not doing it in

Au lieu d'aborder des situations hypothétiques, j'ai abordé les deux propositions qui ont été faites en Colombie-Britannique, mais surtout le Northern Gateway d'Enbridge, principalement parce qu'il semblerait que, compte tenu des décisions du gouvernement fédéral actuel, ce projet est peu susceptible d'être mis en œuvre. Il est assez difficile d'imaginer la construction de l'oléoduc si la circulation de navires-citernes est interdite dans le nord de la côte. Kinder Morgan est bien vivante et attend une décision du gouvernement fédéral.

Je me suis concentré sur ce que mon caucus et moi pensions être les enjeux cruciaux. Nous avons été assez constants à cet égard. Tout d'abord, je ne m'attends pas ce que l'utilisation des hydrocarbures ou des combustibles fossiles disparaisse demain. J'espérerais que la plupart d'entre nous croient que, d'ici 30 ans, l'économie énergétique du monde sera très différente. Si ce n'est pas le cas, je pense que nous serons non seulement dans un pétrin environnemental important, mais aussi dans une situation économique difficile. Quiconque a vu les centaines de millions de dollars utilisés pour combattre les incendies de forêt, les effets de la sécheresse sur l'approvisionnement alimentaire ou le déplacement dans l'hémisphère sud d'habitants d'îles qui sont rapidement inondées, comprend qu'il s'agit non seulement de crises humanitaires, mais de difficultés économiques très importantes pour le monde, et en particulier pour le Canada.

Même si je comprends que l'argent qui est consacré à l'amélioration ou à l'atténuation de ces conséquences n'est pas pris en compte dans le produit intérieur brut, la plupart d'entre nous préféreraient voir dépensé et pris en compte dans le produit intérieur brut de l'argent qui est en fait productif et non pas correctif.

Pour revenir aux deux propositions, il s'agit de propositions — comme je l'ai dit — qui ont fait l'objet d'une opposition importante de la part des Britanno-Colombiens et d'un grand nombre de Premières Nations — pas de toutes. Je veux que ce soit clair. Je ne suis pas là pour parler au nom des Premières Nations, mais je n'ai aucun scrupule à citer des nations directement touchées dans le sud et le nord de la côte, qui ont fait connaître leur point de vue.

L'opposition tenait aux menaces graves qui pèsent non seulement sur notre environnement, mais sur l'économie et le mode de vie de la Colombie-Britannique; et, dans le cas de ces nations autochtones, sur leur mode de vie traditionnel, leur récolte alimentaire traditionnelle et certaines des possibilités économiques qu'elles recherchent et qui ne dépendent pas de la conclusion d'ententes sur les répercussions et les avantages avec les entreprises d'hydrocarbures.

Ensuite, j'ai parlé du processus en soi avec des représentants de Kinder Morgan. Honnêtement, si quelqu'un voulait concevoir un processus qui n'obtiendra assurément pas l'approbation sociale, il s'agirait d'une assez bonne étude de cas concernant le fait de limiter la capacité des gens de témoigner... Leur enlever la capacité de poser des questions, refuser de publier de l'information que l'entreprise avait publiée dans l'État de Washington parce que la loi de cet État l'obligeait à le faire —

Canada because there was no legal requirement to release the details of their spill response plans, releasing information on economic benefit that many economists have called into question, and claiming they would have world class spill response plans when many people say that they do not know if that is true because they cannot see their plan and diluted bitumen is heavy oil that sinks very rapidly and they are not aware of any effective spill response plan for that product.

On the one hand you have Alberta's economy and the significant contributions it has made to British Columbia. Then you have British Columbia's economy and way of life. Significant threats are perceived by many British Columbians, threats which the B.C. government itself, not just the opposition, has said have failed to be answered by Kinder Morgan or by the NEB process and therefore they have not endorsed the project.

Going back to your question I expect us to use fossil fuels for some period of time. I know you heard about liquefied natural gas earlier. That is one of many things that may play a role in a transition to a lower carbon future and hopefully one that actually meets the commitments that were made in Paris.

In order to see where Alberta's oil resource or other hydrocarbon resources in Canada fit into an overall economic and social plan that actually can get us to reduced emission targets we actually have to see a plan and we do not have a plan.

A critical point I am trying to make here is that if we actually had a trusted assessment and a climate action plan that talked about mechanisms to reduce greenhouse gas emissions over time in order to meet the commitments that have been made by the federal government and the premier of B.C. for 2050, then we could see how we can fit oil extraction and production into that economy, where natural gas fits into that economy, and what measures are necessary to remove any significant threats to other parts of the economy that could result from spills. I cannot comment on hypotheticals, whether any project could meet the latter test because we have not seen them. What we have seen are two proposals that my caucus, many other British Columbians and I believe simply fail to meet those tests.

c'était peut-être une loi des États-Unis, il faudrait que je vérifie cela —, ne pas le faire au Canada parce qu'il n'y avait aucune obligation juridique de publier des détails de son plan d'intervention en cas de déversement, publier de l'information sur des avantages économiques que de nombreux économistes ont remis en question, et prétendre qu'elle serait dotée de plans d'intervention de calibre mondial en cas de déversement, alors que de nombreuses personnes affirment ne pas savoir si cela est vrai parce qu'elles ne peuvent pas voir les plans de l'entreprise et que le bitume dilué, c'est du pétrole lourd qui coule très rapidement, et qu'elles ne connaissent aucun plan d'intervention efficace en cas de déversement de ce produit...

D'une part, nous avons l'économie de l'Alberta et la contribution importante qu'elle a apportée à la Colombie-Britannique. D'autre part, nous avons l'économie de la Colombie-Britannique et son mode de vie. Des menaces importantes sont perçues par de nombreux Britanno-Colombiens, menaces qui, selon le gouvernement de la Colombie-Britannique lui-même — pas seulement l'opposition —, n'ont fait l'objet d'aucune réponse de la part de Kinder Morgan ou du processus de l'ONE; par conséquent, ils n'ont pas approuvé le projet.

Pour revenir à votre question, je m'attends à ce que nous utilisions les combustibles fossiles pour un certain temps. Je sais que, plus tôt, vous avez entendu parler du gaz naturel liquéfié. Il s'agit de l'une des nombreuses choses qui pourraient jouer un rôle dans la transition vers un avenir à faibles émissions de carbone, qui, je l'espère, correspondra aux engagements qui ont été pris à Paris.

Afin de trouver la place qu'occuperont les ressources pétrolières de l'Alberta ou d'autres ressources d'hydrocarbures du Canada dans une économie globale et d'obtenir un plan social qui peut vraiment nous permettre d'atteindre des cibles d'émissions réduites, nous devons avoir un plan, mais nous n'en avons pas.

L'argument crucial que je tente de formuler, c'est que, si nous disposions d'une évaluation digne de confiance et d'un plan d'action climatique qui exposait les mécanismes permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre au fil du temps dans le but de respecter les engagements qui ont été pris par le gouvernement fédéral et le premier ministre de la Colombie-Britannique pour 2050, nous pourrions voir comment nous pouvons intégrer l'extraction et la production pétrolière dans cette économie, quelle serait la place du gaz naturel dans cette économie et quelles mesures sont nécessaires pour éliminer toute menace importante pour d'autres parties de l'économie pouvant découler de déversements. Je ne peux pas formuler de commentaires sur des situations hypothétiques et déterminer si tout projet pouvait répondre au dernier critère, car nous ne l'avons pas vu. Ce que nous avons vu, ce sont deux propositions qui, selon mon caucus, de nombreux autres Britanno-Colombiens et moi-même, ne répondaient tout simplement pas à ces critères.

Senator Mercer: I do not think any of us would disagree with you or others who talk about the reduction of the use of hydrocarbons and the effects of greenhouse gas, et cetera. Senator MacDonald and I are both from Nova Scotia. We can testify that for the first time in living memory on Monday the City of Halifax imposed restrictions on water use because of the drought conditions we faced this summer. As a Deputy Chairman of the Agriculture Committee I have great concerns about the effects of that.

However the changes that you say need to come are not coming that rapidly. We need to remember that in 2050 there are going to be 9 billion to 9.6 billion people on this planet. Our ability to deliver food, to deliver energy, to deliver sustenance of some sort to those 9.6 billion people is vitally important, not just for their good health but I would suggest for a stable world. Because hungry people are mad people and hungry people are willing to fight I would suggest that world security is at issue.

We need to find a way around this. I know you have commented on the specific projects that are before us right now but you cannot operate in isolation, sir. I think we need to find a way to do this.

I guess I could ask what your opinion would be on the Energy East project, the proposal to extend the pipeline that currently exists all the way through Quebec currently to New Brunswick. Senator MacDonald and I would tell you that it should be extended to Nova Scotia. It should not end in New Brunswick. What is your position on that proposal?

Mr. Heyman: I do not have a position on Energy East because it does not run through British Columbia, but if I were forced to have a position I would probably say that the Energy East pipeline and other proposals need to be subject to a full, open, transparent and independent environmental assessment in which the public has confidence, cross-examination is allowed, witnesses are allowed, independent science is respected and assessed on those merits in terms of their overall benefits, any potential negative impacts they may have and whether those impacts can be mitigated.

I am not paying a lot of attention to Energy East because I am an elected member of the British Columbia Legislative Assembly, but I am not going to take a blanket position that we should not transport oil or that we should not develop oil resources. What I have said is that should be in the context of a long-term climate reduction plan and a transition strategy.

Le sénateur Mercer : Je pense qu'aucun d'entre nous ne serait en désaccord avec vous ou avec d'autres personnes qui parlent de la réduction de l'utilisation des hydrocarbures et des répercussions des gaz à effet de serre, entre autres. Le sénateur MacDonald et moi-même venons de la Nouvelle-Écosse. Nous pouvons témoigner du fait que, pour la première fois de mon vivant, lundi dernier, la ville de Halifax a imposé des restrictions relatives à la consommation d'eau en raison de la sécheresse que nous avons connue cet été. En tant que vice-président du comité de l'agriculture, je suis extrêmement préoccupé par les effets de cette sécheresse.

Toutefois, les changements qui, selon vous, doivent avoir lieu ne se produisent pas aussi rapidement. Nous ne devons pas oublier qu'en 2050, il y aura de 9 à 9,6 milliards de personnes sur la planète. Notre capacité de fournir de la nourriture, de fournir de l'énergie, d'assurer un certain genre de durabilité à ces 9,6 milliards de personnes est d'une importance cruciale, non seulement pour leur santé, mais, à mon avis, pour la stabilité du monde. Comme les gens qui ont faim sont des personnes en colère et qu'ils sont disposés à se battre, je suis d'avis que la sécurité du monde est en jeu.

Nous devons trouver un moyen de contourner cette situation. Je sais que vous avez formulé un commentaire concernant les projets précis sur lesquels nous nous penchons actuellement, mais vous ne pouvez pas fonctionner de façon isolée, monsieur. Je pense que nous devons trouver un moyen de le faire.

Je suppose que je pourrais vous demander quelle serait votre opinion sur le projet Énergie Est, la proposition de prolonger l'oléoduc qui existe déjà jusqu'au Nouveau-Brunswick, en passant par le Québec. Le sénateur MacDonald et moi-même vous dirions qu'il devrait être prolongé jusqu'en Nouvelle-Écosse. Il ne devrait pas aboutir au Nouveau-Brunswick. Quelle est votre position à l'égard de cette proposition?

M. Heyman : Je n'ai pas d'opinion sur Énergie Est, car ce pipeline ne passe pas par la Colombie-Britannique, mais, si j'étais forcé d'en avoir une, je dirais probablement que le pipeline Énergie Est et d'autres propositions doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale complète, ouverte, transparente et indépendante à l'égard de laquelle le public aurait confiance et dans le cadre de laquelle un contre-interrogatoire serait permis, des témoins seraient permis, les données scientifiques indépendantes seraient respectées et évaluées au cas par cas, du point de vue de leurs avantages généraux et de toutes conséquences négatives que pourrait présenter le projet et de la possibilité que ces conséquences puissent être atténuées.

Je ne prête pas beaucoup attention à Énergie Est, car je suis un membre élu de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique, mais je ne vais pas adopter une position générale selon laquelle nous ne devrions pas transporter de pétrole ou exploiter les ressources pétrolières. Ce que j'ai dit, c'est que ce devrait s'inscrire dans un plan de réduction et une stratégie de transition climatique à long terme.

I want to be clear. It is not my desire and certainly not the desire or position of my caucus to say that if people are working in the petrochemical industry or in fossil fuel extraction it is just too bad, they should be out of work. Of course that is not my position. It is not the position of my caucus. It is not the position of responsible environmentalists with whom I speak.

What people do say is let's actually develop the long-term vision of how we address climate change. Instead of just giving it lip service, let's see how much we are going to develop, where the best markets are and if there are opportunities to add value to the resource. In British Columbia there are at least two refinery and transportation proposals that are meant and designed to address many of the concerns people have raised. I do not know if they are viable, but I think they deserve to be looked at and subjected to the kind of environmental assessment process I described. That is the best answer I can give you.

Senator Mercer: Thank you for that.

As my final question, the problem with politics is that you can sit and, as you very clearly have done, outline your position. At the end of the day the man or the woman sitting in the boss's seat, in this case the Prime Minister, needs to make a decision. That does not wait. It does not wait for the development of new technology for automobiles or for energy generation, et cetera. It is immediate because the reality is the payback to him or her is very real every four years.

Job review is as you know sometimes cruel. It is sometimes cruel in politics because it affects people's lives. We have a situation where a decision needs to be made.

I apologize. I have rambled on and I did not pose a question there, Mr. Chair, so I now pass.

Senator Black: Thank you very much, sir, for being here. Thank you for the contribution you make here to the public here in British Columbia.

We have had the benefit of being on this study for two or three months. We have just completed a good day in Edmonton and a good day in Calgary. We have heard some information that I would like to play back to you and perhaps you could comment.

As a questioner I have the disadvantage of the fact that I am a lawyer and therefore I tend to want to stick to facts. I would urge you to stick to facts.

Our source in respect of the Kinder Morgan project would be the Alberta Enterprise Group, which is the group that represents the businesses in northern Alberta involved in energy

Je veux que les choses soient claires. Je ne souhaite pas — et ce n'est certainement ni le désir ni la position de mon caucus — dire que, si les gens travaillent dans l'industrie pétrochimique ou dans le domaine de l'extraction des combustibles fossiles, c'est tant pis pour eux, ils devraient perdre leur emploi. Il ne s'agit bien sûr pas de ma position. Ce n'est pas la position de mon caucus. Il ne s'agit pas de la position des environmentalistes responsables avec qui je parle.

Ce que disent les gens, c'est, établissons la vision à long terme de la façon dont nous allons nous attaquer aux changements climatiques. Au lieu de nous contenter de formuler des vœux pieux, voyons dans quelle mesure nous allons nous développer, où se trouvent les meilleurs marchés et s'il y a des possibilités d'ajouter de la valeur à la ressource. En Colombie-Britannique, au moins deux propositions de raffinerie et de transport sont conçues pour dissiper bon nombre des préoccupations que les gens ont soulevées. Je ne sais si elles sont viables, mais je pense qu'elles méritent d'être étudiées et soumises au genre de processus d'évaluation environnementale que j'ai décrit. Voilà la meilleure réponse que je puisse vous donner.

Le sénateur Mercer : Je vous remercie de cette réponse.

Voici ma dernière question : le problème avec la politique, c'est qu'on peut siéger et, comme vous l'avez fait très clairement, décrire sa position. Au bout du compte, l'homme ou la femme qui occupe le fauteuil du patron — dans ce cas-ci, le premier ministre — doit prendre une décision. Cette décision n'attend pas. Elle n'attend pas la conception d'une nouvelle technologie pour les automobiles ou pour la génération d'énergie, et cetera. Elle est immédiate parce que la réalité, c'est que le retour des choses est très réel pour lui ou pour elle à tous les quatre ans.

Comme vous le savez, la révision des postes est parfois cruelle. Elle l'est parfois en politique parce qu'elle touche la vie des gens. Nous sommes dans une situation où une décision doit être prise.

Je m'excuse. Je suis parti dans un laïus interminable, et je n'ai pas posé de questions, monsieur le président, alors, maintenant, je passe mon tour.

Le sénateur Black : Merci beaucoup, de votre présence. Je vous remercie de votre contribution à l'égard du public de la Colombie-Britannique.

Nous avons eu l'avantage de mener cette étude pendant deux ou trois mois. Nous venons tout juste de terminer une bonne journée à Edmonton, et une autre, à Calgary. Nous avons obtenu certains renseignements que j'aimerais vous répéter, et que vous pourriez peut-être commenter.

En tant qu'intervenant, j'ai été désavantagé par le fait que je suis avocat et que, par conséquent, je tends à m'en tenir aux faits. Je vous exhorterais à vous en tenir aux faits.

Notre source relativement au projet de Kinder Morgan est l'Alberta Enterprise Group, c'est-à-dire le groupe qui représente les entreprises du nord de l'Alberta œuvrant dans la production

production. I am responding to your comment, your quote, where you said there was no economic benefit to British Columbia from Kinder Morgan.

Mr. Heyman: That is not what I said.

Senator Black: Clarify what you said, please.

Mr. Heyman: I said that the risks far outweigh this relatively small economic benefit and I think the Chair has a copy of my written remarks.

Senator Black: Very well. I thought I did too. That is fine. You think there is a small economic benefit, so this could just be a definitional problem.

We are told from Kinder Morgan that there will be 9,000 jobs created on an annual basis during the construction period and that there will be over the life of the project \$250 million of fiscal benefits — and that is just fiscal benefits to government — created over that period of time. Is that what you consider little financial benefit to your province?

Mr. Heyman: If you give me a moment I want to look at some of my background material that actually called some of those questions into—

Senator Black: Certainly.

Mr. Heyman: Here it is. I am not familiar with the groups you met. I have not had a chance to look at their material, but I am told that Kinder Morgan estimated the pipeline expansion would generate between \$18.2 billion and \$22.1 billion in direct, indirect and induced effects to GDP and up to \$4.5 billion in government revenues.

However, and I would have to get this study or your researchers would have to get it, researchers from Simon Fraser University came to a different conclusion. Their conclusion was that the company overestimated the project's anticipated financial benefits and that it might in fact be a net cost, not an economic benefit to Canada.

Now those are two very extreme views and neither one of them may in fact be completely accurate, but to say that the figures presented by the group that you heard in Alberta are accurate I think they would have to be subject to review as would the Simon Fraser researchers.

Senator Black: Of course. The figures that were presented by the group in Edmonton were actually the figures of the Conference Board of Canada. That is what we have been told, that there is in fact a significant economic advantage to British Columbia. We can leave it at that.

In terms of Kinder Morgan's existing operations I understand they have existed off Burnaby Mountain for 30 years or 40 years, a long time. Do you have any evidence that you can suggest that there has ever been a spill, an oil spill?

d'énergie. Je réagis à votre commentaire — votre citation —, où vous avez affirmé que Kinder Morgan n'offrait aucun avantage économique à la Colombie-Britannique.

M. Heyman : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le sénateur Black : Veuillez clarifier ce que vous avez dit.

M. Heyman : J'ai dit que les risques dépassent largement cet avantage économique relativement modeste, et je pense que le président a une copie de ma déclaration écrite.

Le sénateur Black : Très bien. Je pensais aussi en avoir une. Ça va. Vous pensez que l'avantage économique est modeste, alors il pourrait simplement s'agir d'un problème de définition.

Les représentants de Kinder Morgan nous disent que 9 000 emplois seront créés chaque année durant la période de construction et que, au cours de sa durée de vie, le projet génèrera 250 millions de dollars d'avantages fiscaux, et ce ne sont que les avantages fiscaux pour le gouvernement. Est-ce là ce que vous considérez comme un avantage financier modeste pour votre province?

M. Heyman : Si vous m'accordez un instant, je veux regarder certains de mes documents contextuels qui remettaient en question certains de ces...

Le sénateur Black : Certainement.

M. Heyman : Les voici. Je ne connais pas bien les groupes que vous avez rencontrés. Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner leurs documents, mais on me dit que, selon les estimations de Kinder Morgan, le prolongement du pipeline génèrerait entre 18,2 et 22,1 milliards de dollars en effets directs, indirects et induits pour le PIB et jusqu'à 4,5 milliards de dollars en recettes gouvernementales.

Toutefois — et il faudrait que j'obtienne cette étude, ou bien il faudrait que vos chercheurs l'obtiennent —, des chercheurs de l'Université Simon Fraser sont arrivés à une autre conclusion. Leur conclusion, c'était que l'entreprise avait surestimé les avantages financiers prévus du projet et qu'il pourrait en fait s'agir d'un coût net, pas d'un avantage économique pour le Canada.

Il s'agit là de deux points de vue très extrêmes, et, en fait, ni l'un ni l'autre n'est peut-être complètement exact, mais dire que les chiffres présentés par le groupe que vous avez entendu en Alberta sont exacts... Je pense qu'ils devraient être soumis à un examen, tout comme ceux des chercheurs de Simon Fraser.

Le sénateur Black : Bien sûr. Les chiffres qui ont été présentés par le groupe d'Edmonton étaient en fait ceux du Conference Board du Canada. C'est ce qu'on nous a dit : qu'il y avait en fait un avantage économique important pour la Colombie-Britannique. Nous pouvons nous en tenir en cela.

En ce qui concerne les activités actuelles de Kinder Morgan, je crois savoir que l'entreprise travaille au mont Burnaby depuis 30 ou 40 ans, depuis longtemps. Avez-vous des données probantes qui vous permettent de laisser entendre qu'il y a déjà eu un déversement, un déversement de pétrole?

Mr. Heyman: In fact there was an on-land spill in Burnaby some years ago. We are also talking about a very significant increase in tanker traffic. I think it is a sevenfold increase.

Senator Black: I acknowledge that but that is not my question. My question is: Are you aware on the water of any oil spills from that facility over the life of the facility? I am told there have been none.

Mr. Heyman: I am not aware.

Senator Black: Thank you. Would you disagree with the statement made by the Canadian Pipeline Association and by others that the safety record for pipelines in Canada is documented at 99.9 per cent?

Mr. Heyman: I can neither agree nor disagree because I have not researched that.

Senator Black: If that were the case I am sure you would agree that is a pretty good record.

Mr. Heyman: I would have to look at the impact of the failure that happened because obviously if it is not 100 per cent then there was a failure. I would also have to look at the failure of pipelines in other jurisdictions including ones managed and under the responsibility of Kinder Morgan.

If I could go back to your previous point about oil spills on the water, not only is there a significant increase in tanker traffic. There is also a significant increase in the size of tankers, all of which impact the risk analysis.

Senator Black: I agree that is a legitimate concern. I agree with you. I am just trying to deal with what we have today. I think you would agree with me that one of the 200 — I do not know what it is — conditions that the National Energy Board have put upon Kinder Morgan endeavor to address that problem. Would you agree with that?

Mr. Heyman: Endeavor and actually substantially and effectively address a problem are quite different.

Senator Black: But you would agree with me that on the conditions the NEB has imposed upon Kinder Morgan they have addressed that concern to the best of their ability at this time.

Mr. Heyman: Let me answer that perhaps in a way that you won't appreciate. We had a bit of discussion earlier about the net economic benefit to British Columbia. That is assuming the risks I described to the fishery, to First Nations' economic opportunity, as well as to B.C.'s tourism economy, in particular the tourism economy of the Lower Mainland. I have not even mentioned the environment in those considerations, the

M. Heyman : De fait, un déversement terrestre a eu lieu à Burnaby il y a un certain nombre d'années. Il est aussi question d'une augmentation très importante de la circulation de navires-citernes. Je pense que c'est sept fois plus.

Le sénateur Black : J'en suis conscient, mais ce n'est pas ma question. Ma question est la suivante : êtes-vous au courant d'un déversement de pétrole maritime de cette installation qui aurait lieu au cours de la vie de l'installation? On me dit qu'il n'y en a eu aucun.

M. Heyman : Je ne suis pas au courant.

Le sénateur Black : Merci. Seriez-vous d'accord avec la déclaration faite par l'Association canadienne de pipelines d'énergie et par d'autres intervenants selon laquelle le bilan de sécurité des pipelines au Canada est documenté à 99,9 p. 100?

M. Heyman : Je ne peux ni être d'accord ni être en désaccord, car je n'ai effectué aucune recherche à ce sujet.

Le sénateur Black : Si c'était le cas, je suis certain que vous seriez d'accord pour dire qu'il s'agit d'un assez bon bilan.

M. Heyman : Il faudrait que je me penche sur les répercussions de la défaillance qui a eu lieu parce que, manifestement, si le bilan n'est pas 100 p. 100, il y a eu une défaillance. Il faudrait également étudier la défaillance de pipelines dans d'autres provinces, notamment ceux qui sont gérés par Kinder Morgan et dont cette entreprise est responsable.

Si je pouvais revenir sur votre argument précédent au sujet des déversements de pétrole maritimes, non seulement l'augmentation de la circulation des navires-citernes sera importante, mais il y aura aussi une augmentation importante de la taille des navires-citernes, et tout cela influe sur l'analyse du risque.

Le sénateur Black : Je conviens qu'il s'agit d'une préoccupation légitime. Je suis d'accord avec vous. J'essaie simplement d'aborder la question sur laquelle nous nous penchons aujourd'hui. Je pense que vous souscrieriez à mon opinion selon laquelle il doit bien y avoir une des 200 — je ne sais pas combien il y en a — conditions qu'a imposées l'Office national de l'énergie à Kinder Morgan qui vise à régler ce problème. Seriez-vous d'accord avec cela?

M. Heyman : Viser à régler un problème et le régler vraiment et efficacement sont deux choses très différentes.

Le sénateur Black : Mais vous êtes d'accord avec moi pour dire que, vu les conditions qu'a imposées l'ONE à Kinder Morgan, l'entreprise a dissipé cette préoccupation au meilleur de sa capacité à ce moment-là.

M. Heyman : Laissez-moi vous répondre peut-être d'une façon que vous n'aimerez pas. Plus tôt, nous avons un peu discuté de l'avantage économique net pour la Colombie-Britannique. C'est en supposant que les risques que j'ai décrits pour la pêche, pour les possibilités économiques des Premières Nations ainsi que pour l'économie touristique de la Colombie-Britannique, et plus particulièrement l'économie touristique de la vallée du bas

preferences or lifestyle choices of people who live here. All of that could be put at risk by a spill that was not sufficiently sustained.

So let me ask you, assuming there was only one significant accident with a tanker and it spilled diluted bitumen, are you aware of anywhere in the world where there has been a demonstrated effective cleanup of diluted bitumen, which is heavy oil and is known to sink very quickly and then move with underwater currents? We are not talking about the oil that we have seen moved in other areas.

Senator Black: I acknowledge that is the risk and it is something that not only British Columbians but Canadians are concerned about. This is a Canadian issue. We acknowledge that risk and are concerned about that risk.

In terms of the legitimate concern you have about climate change and protecting not only this beautiful environment but the magnificent environment of Canada, this is a concern that we share as well and again this is not the property of folks who live in Vancouver. We share these concerns for the environment.

I understand that Canada produces less than 2 per cent of all the oil and gas in the world and that Canada's contribution to global greenhouse emissions is less than 0.5 per cent.

I am always at a loss when I have these conversations with folks. While we want to do better and want to do more, if we shut in our resources tomorrow and move to caves in the Rocky Mountains we would not make any substantial difference to these global issues. Do you agree or disagree?

Mr. Heyman: I disagree. First of all let me reiterate. I think I have been clear. I am not suggesting that we move to caves in the Rocky Mountains or that we shut in our oil resources immediately.

Senator Black: The result of your presentation is that is the only consequence there can be. That is not negotiable here. To accept your point of view is to shut in Alberta resources. There is no other way to get it to market.

Mr. Heyman: That is your point of view. I am not going to accede to your point of view.

Senator Black: No, fair enough.

Mr. Heyman: Then the answer to your question is that I think it is not just a B.C. concern or a Vancouver concern or a Canadian concern about climate change. It is a global concern.

Fraser... Je n'ai même pas mentionné l'environnement dans ces considérations, les préférences ou les choix de vie des gens qui vivent ici. Tout cela pourrait être mis à risque par un déversement qui n'a pas été contenu suffisamment.

Alors, laissez-moi vous demander : en supposant qu'il n'y ait eu qu'un seul accident important causé par un navire-citerne et qu'il ait déversé du bitume dilué, connaissez-vous un endroit dans le monde où l'efficacité d'un nettoyage de bitume dilué — c'est-à-dire du pétrole lourd qui, on le sait, coule très rapidement, puis circule avec les courants sous-marins — a été démontrée? Il ne s'agit pas du pétrole que nous avons vu transporté dans d'autres régions.

Le sénateur Black : Je reconnais que c'est là le risque qui préoccupe non seulement les Britanno-Colombiens, mais aussi les Canadiens. Il s'agit d'un enjeu canadien. Nous reconnaissons ce risque, et il nous préoccupe.

En ce qui concerne la préoccupation légitime que vous avez au sujet des changements climatiques et de la protection non seulement de ce bel environnement, mais aussi du magnifique environnement du Canada, il s'agit d'une préoccupation que nous partageons également, et, encore une fois, elle n'est pas l'apanage des gens qui vivent à Vancouver. Nous partageons ces préoccupations à l'égard de l'environnement.

Je crois savoir que le Canada produit moins de 2 p. 100 du pétrole et du gaz du monde et que sa contribution aux émissions de gaz à effet de serre mondiales est inférieure à 0,5 p. 100.

Je suis toujours désemparé lorsque je tiens ces conversations avec les gens. Même si nous voulons faire mieux et que nous voulons en faire plus, si nous arrêtons l'exploitation de nos ressources demain et que nous déménagions dans des grottes, dans les Rocheuses, nous n'apporterions pas de changements importants en ce qui a trait à ces problèmes mondiaux. Êtes-vous d'accord ou non?

M. Heyman : Je ne suis pas d'accord. Tout d'abord, laissez-moi me répéter. Je pense m'être exprimé clairement. Je ne propose pas que nous déménagions dans des grottes dans les Rocheuses ou que nous arrêtons l'exploitation de nos ressources pétrolières immédiatement.

Le sénateur Black : Le résultat de votre exposé, c'est qu'il s'agit de la seule conséquence possible. Ce n'est pas négociable. Accepter votre point de vue, c'est arrêter l'exploitation des ressources de l'Alberta. Il n'y a aucun autre moyen de les acheminer vers les marchés.

M. Heyman : C'est votre point de vue. Je ne vais pas y adhérer.

Le sénateur Black : Non, très bien.

M. Heyman : Alors, la réponse à votre question, c'est que je pense qu'il ne s'agit pas d'une préoccupation au sujet des changements climatiques qui touche uniquement la Colombie-Britannique, Vancouver ou le Canada. Il s'agit d'une préoccupation mondiale.

Senator Black: As it should be.

Mr. Heyman: We have commitments to do our part.

Senator Black: As we are.

Mr. Heyman: I would argue with that. I would say we are not yet and finally I would say that leadership involves doing our part, doing it early and making plans that show how economic transition can happen over a period of time with planning, with jobs today, as well as different jobs for children who are in school today and different jobs again for their children that provide leadership to other countries in the rest of the world. I would say some countries in Europe and elsewhere have been doing that. We have some different opportunities in Canada and British Columbia but we need to show a leadership role as well.

Senator Black: And you would agree with me that the Province of Alberta is showing a leading role in the North American context on endeavoring to deal with greenhouse gas emissions.

Mr. Heyman: I think the Government of Alberta has taken some courageous steps within the Alberta economic and cultural context to address—

Senator Black: It is the leader statistically in terms of programs.

Mr. Heyman: I am sorry. In terms of . . . ?

Senator Black: In terms of what other governments have done throughout North America with its plans, policies and impositions of taxes and emission controls Alberta is the leader in North America.

Mr. Heyman: At the moment.

Senator Black: Yes, at the moment.

Mr. Heyman: Yes, I wouldn't dispute that.

Senator Black: Yes. I have one last question for you. I am very concerned about your relatively gratuitous attack on the NEB. As an elected official you understand the importance that institutions play in our stability. Your suggestion that you have watched it unfold for months and your conclusion that the NEB assessment process of this particular project was fundamentally flawed and broken, is that only because you did not get the result you wanted?

Mr. Heyman: No, and it was not just myself or our caucus that took that position. Many energy experts, academics and researchers who had initially asked to appear before the NEB withdrew because they said it was a biased process. It was a process that did not allow proper cross-examination. In fact I could dig through here, but I think that particular set of

Le sénateur Black : Comme il se doit.

M. Heyman : Nous nous sommes engagés à faire notre part.

Le sénateur Black : Et nous la faisons.

M. Heyman : Je contesterais cette affirmation. Je dirais que nous ne la faisons pas encore, et, enfin, j'affirmerais que le leadership suppose que nous fassions notre part, que nous agissions tôt et que nous dressions des plans qui montrent comment la transition économique peut avoir lieu sur une période donnée grâce à la planification. Ainsi, nous pourrions créer des emplois aujourd'hui ainsi que divers emplois pour les enfants qui sont d'âge scolaire aujourd'hui et divers emplois, encore une fois, pour leurs enfants, tout en jouant un rôle de chef de file pour d'autres pays dans le reste du monde. Je dirais que certains pays d'Europe et d'ailleurs le font déjà. Au Canada et en Colombie-Britannique, nous avons diverses occasions à saisir, mais nous devons également faire preuve de leadership.

Le sénateur Black : Et vous seriez d'accord avec moi pour dire que la province de l'Alberta joue un rôle de chef de file dans le contexte nord-américain en s'efforçant de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre.

M. Heyman : Je pense que le gouvernement de l'Alberta a pris certaines mesures courageuses dans le contexte économique et culturel de l'Alberta afin de s'attaquer...

Le sénateur Black : D'un point de vue statistique, il est le chef de file en matière de programmes.

M. Heyman : Je suis désolé. En matière de?

Le sénateur Black : Par rapport à ce que d'autres gouvernements ont fait partout en Amérique du Nord, grâce à ses plans, ses politiques et son imposition de taxes et de mesures de contrôle des émissions, l'Alberta est le chef de file de l'Amérique du Nord.

M. Heyman : Pour l'instant.

Le sénateur Black : Oui, pour l'instant.

M. Heyman : Oui, je ne contesterais pas cette affirmation.

Le sénateur Black : Oui. J'ai une dernière question à vous poser. Je suis très préoccupé au sujet de votre attaque relativement gratuite contre l'ONE. En tant que représentant élu, vous comprenez l'importance que jouent les institutions relativement à notre stabilité. Vos propos qui laissent entendre que vous aviez regardé le processus se dérouler pendant des mois avant de conclure que le processus d'évaluation par l'ONE de ce projet particulier était fondamentalement lacunaire et boiteux, est-ce seulement parce que vous n'avez pas obtenu les résultats que vous vouliez?

M. Heyman : Non, et il n'y a pas que moi-même ou notre caucus qui ayons adopté cette position. De nombreux experts, universitaires et chercheurs en matière d'énergie qui, au départ, avaient demandé à comparaître devant l'ONE se sont retirés parce qu'ils ont affirmé que le processus était biaisé. Il s'agissait d'un processus qui ne permettait pas un contre-interrogatoire

hearings may have been the first set of hearings in something like 20 years that did not allow cross-examination. I would have to check that.

Senator Black: If that is the case —

Mr. Heyman: If you will allow me to finish, it lacked transparency. It lacked the kind of openness that gave British Columbians or First Nations the confidence that the panel was willing to hear their views or to have the proponents' position statements and studies challenged. Insignificant time was allowed for people to respond to thousands of pages of documentation.

I do not consider first of all that I attacked the NEB or their process. I questioned it. I believe it was inadequate. I believe it was biased. I believe it was flawed. I am not alone in that. Many British Columbians share that view and many experts who have participated in many reviews of its kind also share that view.

Senator Black: I would simply urge you and your colleagues who share that view that if the facts align with that you have legal remedies around denial of natural justice and you should take those remedies but to be criticizing institutions that are endeavoring to do a job on behalf of Canadians I do not think is on. Thanks very much.

Mr. Heyman: With respect, first of all I think the process is subject to First Nations challenge, legal challenge. I believe it is the job of politicians to question the transparency and the adequacy of any set of government hearings or investigations and to propose alternatives which we have and which we will continue to do.

Senator Black: Thank you very much, sir.

Senator Neufeld: Thank you, Mr. Heyman, for your presentation. Senator Black has gone through some of my questions. Could you just let me know how long the ferry sinking that you said took place curtailed fishing in that area? I have not heard those stats before but maybe you could help me there a little bit.

Mr. Heyman: I cannot give you an exact figure. When I visited the Gitga'at Nation in Hartley Bay it was a couple of years after the sinking of the ferry. It certainly was not a crude oil spill. This was fuel that was on the ferry at the time when it sank.

They talked about their inability, some of the testing that they had done that made the sea products unsafe to eat. I do not know how much longer it continued but I believe it continued for some time. I was up in Hartley Bay in I believe 2012.

Senator Neufeld: When did the sinking take place again?

approprié. De fait, je pourrais fouiller là-dedans, mais je pense que cette série d'audiences particulières pourrait avoir été la première en quelque 20 ans qui n'ait pas permis de contre-interrogatoire. Il faudrait que je vérifie cela.

Le sénateur Black : Dans ce cas...

M. Heyman : S'il vous plaît, laissez-moi terminer. Le processus manquait de transparence. Il n'y avait pas le genre d'ouverture qui aurait pu assurer à la Colombie-Britannique ou aux Premières Nations que l'office était prêt à écouter ce qu'ils avaient à dire ou à remettre en question les études et les prises de position des promoteurs. On a laissé extrêmement peu de temps au public pour réagir à des milliers de pages de documentation.

D'abord, je ne crois pas avoir attaqué l'Office national de l'énergie ni son processus. Je l'ai remis en question. Je crois qu'il n'est pas adéquat, qu'il n'est pas impartial, qu'il est déficient. Je ne suis pas le seul à croire cela. Une grande partie de la population de la Colombie-Britannique partage mon avis, à l'instar d'un grand nombre d'experts qui ont mené à maintes reprises ce genre d'examen.

Le sénateur Black : Si les faits le justifient, je vous encouragerais simplement, vous et vos collègues qui partagent votre opinion, à obtenir un recours judiciaire pour déni de justice naturelle. Vous disposez de ces recours, mais je ne crois pas qu'il est approprié de critiquer les institutions qui s'efforcent de faire le meilleur travail possible pour les Canadiens. Merci beaucoup.

M. Heyman : Avec tout le respect que je vous dois, je crois avant tout que le processus prête le flanc à une contestation judiciaire des Premières Nations. Je crois qu'il est du devoir des politiciens de remettre en question la transparence et le bien-fondé de toute série d'audiences ou d'enquêtes gouvernementales et de proposer d'autres solutions. C'est ce que nous avons fait, et ce que nous allons continuer à faire.

Le sénateur Black : Merci beaucoup, monsieur.

Le sénateur Neufeld : Merci, monsieur Heyman, de votre témoignage. Le sénateur Black a déjà posé certaines de mes questions. Pouvez-vous me dire pendant combien de temps le naufrage du traversier que vous avez mentionné a restreint les activités de pêche dans cette région? Je n'étais pas au courant de ces statistiques, et vous serez peut-être en mesure d'apporter un peu de lumière.

M. Heyman : Je n'ai pas de chiffres précis. Quelques années s'étaient déjà écoulées après le naufrage quand j'ai visité la Première Nation Gitga'at de Hartley Bay. Cela n'avait rien à voir avec un déversement de pétrole brut. Il s'agissait du carburant qui se trouvait dans le traversier au moment où il a coulé.

Les membres de la nation ont parlé de leur incapacité... du fait qu'une partie des tests qui ont été faits ont rendu les produits de la mer dangereux à consommer. Je ne sais plus combien de temps exactement, mais je crois que cela a duré quelque temps. Si je me souviens bien, j'étais à Hartley Bay en 2012.

Le sénateur Neufeld : Et quand le naufrage a-t-il eu lieu, déjà?

Mr. Heyman: I believe it was 2010 but I would have to refresh my memory on that. That is easily found.

Senator Neufeld: Yes, it would be. I would just be interested in finding out the actual facts of what actually took place.

Mr. Heyman: Are you aware of the incident?

Senator Neufeld: Well, certainly. I live in British Columbia. Yes, I am aware. I will get those facts. I will have my staff dig them out.

Correct me if I am wrong, and I am paraphrasing here, you said that if there was a long-term vision with Canada and British Columbia about a reduction in greenhouse gasses then you would be a bit more in favour of a pipeline from Alberta to British Columbia.

Do I understand that correctly? Would you still be opposed if there was something your party and you actually said was concrete? Whether it would ever happen or not this is what you believed it would take. If you were in government and you set something in place would you say the pipeline was okay now?"

Mr. Heyman: That is not a paraphrase of what I said. It is not what I said. I said that it is hard to deal with hypotheticals. What I did say is that in order to have a trustworthy environmental assessment of a pipeline project, a refinery, and some way of moving crude oil products in ways other than are currently happening, one of the factors that should be part of the environmental assessment is an assessment of impacts on greenhouse gas emissions and climate change and if there was a plan against which to assess these things then that is a different context to have an environmental assessment of a particular proposal.

Would I be in favour of either of these proposals? Climate change was one of the factors I listed. There were other very significant factors. If there was another proposal that had a different shape and different impacts that should be reviewed by an independent science-based environmental assessment but cannot deal in hypotheticals.

If your question is would my government or I ever or never consider a pipeline proposal, no, that is not what I am saying. That is not the purpose of this submission. That was not the purpose of the other submissions. In terms of the ones that we have seen, the two that we have seen, you know what our position is and it is based on a number of factors. Climate change is one of them.

Senator Neufeld: Okay, you say you cannot —

Mr. Heyman: It is an important one but it is one of them.

Senator Neufeld: Yes, it is. You say that hypotheticals are hard to deal with, and I agree with you. Saying that spills are going to happen, that would be a hypothetical too. We do not know that. It is just assumed, I guess, that there will be spills.

M. Heyman : Je crois que c'était en 2010, mais je vais devoir revérifier. C'est une information facile à trouver.

Le sénateur Neufeld : Oui, j'imagine. Je souhaiterais découvrir les faits sur ce qui s'est vraiment passé.

M. Heyman : Étiez-vous au courant de l'incident?

Le sénateur Neufeld : Oui, bien sûr. Je vis en Colombie-Britannique. Oui, j'étais au courant. Je vais obtenir les faits. Je vais demander à mon équipe de les chercher.

Corrigez-moi si je me trompe — je reformule ici —, vous avez dit que si le Canada et la Colombie-Britannique avaient une vision à long terme en ce qui concerne la réduction des gaz à effet de serre, alors vous seriez un peu plus en faveur du pipeline de l'Alberta vers la Colombie-Britannique.

Ai-je bien compris? Seriez-vous toujours contre s'il y avait quelque chose que votre parti et vous jugiez concret? Que ce soit une réelle possibilité ou non, vous croyez que c'est une nécessité. Si vous étiez au gouvernement et que vous mettiez quelque chose en place, seriez-vous prêt ensuite à accepter le pipeline?

M. Heyman : Vous avez mal compris. Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit. J'ai dit qu'il était difficile de traiter de questions hypothétiques. J'ai dit que l'un des facteurs qui devraient faire partie d'une évaluation environnementale fiable d'un projet de pipeline, d'une raffinerie ou d'une façon de déplacer le pétrole brut autre que celle en vigueur serait une évaluation de l'impact sur les gaz à effet de serre et sur les changements climatiques. S'il y avait un plan à partir duquel on pouvait évaluer ce genre de choses, alors le contexte d'évaluation environnementale pour un projet donné serait différent.

Serais-je en accord avec l'une ou l'autre de ces propositions? J'ai mentionné les changements climatiques parmi d'autres facteurs, des facteurs très importants. Il faudrait qu'il y ait un autre projet, avec des composantes différentes et des impacts différents qui devraient faire l'objet d'une évaluation environnementale indépendante axée sur des données scientifiques sans traiter des questions hypothétiques.

Si vous me demandez si mon gouvernement ou moi-même n'approuverions jamais un projet de pipeline, alors non, ce n'est pas ce que j'ai dit. Ce n'est pas le but de mon témoignage ni des autres mémoires. En ce qui concerne les autres intervenants que nous avons entendus, les deux que nous avons entendus, vous connaissez notre position et savez qu'elle est fondée sur un certain nombre de facteurs, dont les changements climatiques.

Le sénateur Neufeld : D'accord, vous dites que vous ne pouvez pas...

M. Heyman : C'est un facteur important parmi d'autres.

Le sénateur Neufeld : Oui, c'est vrai. Vous dites qu'il est difficile de traiter de questions hypothétiques, et je suis d'accord avec vous. Il serait aussi hypothétique de dire qu'un déversement peut arriver. Nous n'en sommes pas sûrs. Nous supposons simplement, j'imagine, qu'il y aura un déversement.

Mr. Heyman: That would be true if that is what I have said. What I have said is it is a possibility and a risk factor.

Senator Neufeld: Yes.

Mr. Heyman: And then I have gone on to detail —

Senator Neufeld: It is still a hypothetical.

Mr. Heyman: —the consequences.

Senator Neufeld: It is still a hypothetical.

Mr. Heyman: I am not going to argue the point.

Senator Neufeld: I am not going to argue the point any further with you either.

The information I have dug up indicated that there were 12 tanker spills in Canada going back to 1970 in a year. How big they were I do not know because it was never and still is not a requirement that the largeness of the spill be reported.

I am chair of a committee that asked the government to change that so people could actually see what a spill was. Was it a barrel? Was it 10,000 barrels? Was it two litres or whatever? Every spill is counted. Whether it is a litre or a thousand barrels it is all counted. As of today or the year 2000 there have been zero. We have come a long way in how we deal with these issues in relationship to the environment. Would you agree with me?

Mr. Heyman: I would say that in some aspects yes and in other aspects no. I think there have been significant changes to the Canadian environmental assessment process and they have not been ones that are more protective of the environment.

A more important point to answer your question is when we are talking about whether it is Enbridge Northern Gateway or Kinder Morgan we are talking about tanker traffic of a volume that is far, far beyond anything that has been tested in coastal waters, with tankers that are far, far larger than ones with which we have any experience.

In other words if you say that assuming there is a risk of a spill is hypothetical then assuming the fact that there have not been major accidents is a good track record is also a hypothetical, because we have no experience with the volume or size of transportation that we are addressing today.

Senator Neufeld: When you talk about the size of transportation you are referring to ships. Are you referring to Northern Gateway or to Kinder Morgan?

Mr. Heyman: With Kinder Morgan we are talking about a significant increase in the volume of tanker traffic off the southern coast. I do not have at my fingertips information on how much greater the size of the tankers are. There are inherent

M. Heyman : Ce que vous dites serait exact si c'était bien ce que j'avais dit. Ce que j'ai dit, c'est qu'il y a une possibilité et un facteur de risque.

Le sénateur Neufeld : Oui.

M. Heyman : J'ai ensuite précisé...

Le sénateur Neufeld : Toujours de façon hypothétique.

M. Heyman : ...les conséquences.

Le sénateur Neufeld : C'est toujours une question hypothétique.

M. Heyman : Je ne vais pas vous contredire là-dessus.

Le sénateur Neufeld : Je ne vais pas en débattre davantage avec vous moi non plus.

Selon l'information que j'ai dénichée, il y a eu 12 déversements de pétrolier au Canada depuis 1970. J'ignore l'importance des déversements, parce qu'il n'était pas obligatoire, et ce ne l'est toujours pas, de rendre compte de l'ampleur du déversement.

Je préside un comité qui a demandé au gouvernement de changer cela afin que les gens puissent connaître l'importance d'un déversement qui a lieu. S'agit-il d'un baril, ou de 10 000? S'agit-il de deux litres, plus ou moins? Chaque déversement est compté. Qu'on parle de un litre ou de 1 000 barils, le déversement est compté. De 2000 jusqu'à aujourd'hui, il n'y en a eu aucun. Nous avons fait beaucoup de chemin quant à la façon dont nous réglons ces questions liées à l'environnement. Êtes-vous d'accord avec moi?

M. Heyman : Je dirais qu'à certains égards, oui, mais à d'autres, non. Je dirais qu'il y a eu d'importants changements dans le processus canadien d'évaluation environnementale, mais que ces changements ne protègent pas mieux l'environnement.

Pour répondre à la partie la plus importante de votre question, le projet Enbridge Northern Gateway ou celui de Kinder Morgan suppose un trafic de pétrolier bien plus important que tout ce qui a été essayé en eaux côtières. Les pétroliers sont énormément plus gros que ceux que nous connaissons.

En d'autres mots, si vous dites que le fait de supposer qu'il y a un risque de déversement est hypothétique, alors croire que le bilan est positif parce qu'il n'y a pas encore eu d'accident important est tout aussi hypothétique, parce que nous n'avons aucune expérience du volume ni de la quantité de produits transportés à l'étude aujourd'hui.

Le sénateur Neufeld : Quand vous parlez du volume de transport, vous faites référence aux bateaux. Parlez-vous de Northern Gateway ou de Kinder Morgan?

M. Heyman : Avec Kinder Morgan, il y aura un accroissement massif du nombre de pétroliers au sud de la côte. Je n'ai pas à portée de main l'information sur la taille des pétroliers. Il y a des limites inhérentes à ce qui peut entrer dans un bras de mer ou

limitations to what can come in and out of the inlet. In the case of the North Coast the proposal was for extremely large tankers in an area that frankly hadn't seen oil tanker traffic of any significance.

Senator Neufeld: The Port of Vancouver regulates the size of tankers that come in. The size of the tanker that will be able to come in if the expansion takes place is no different from what it is today. It will either be an Aframax or a Panamax. That is all the Port of Vancouver will allow to go to the Westridge terminal. The size of the ship is exactly the same. The number of trips is different.

As I understand from the documents I have looked at there are about five tankers a month now coming into Westridge terminal for oil and that will increase to 34. It is a significant increase but still controlled by the Port of Vancouver. There will not be larger tankers. Were you aware of that?

Mr. Heyman: As I said I am not specifically aware of the size of the tanker difference in terms of the Kinder Morgan proposal. Certainly the almost sevenfold increase in the number of tankers per month, per year or any way you want to measure it, is something I am aware of and which I referenced.

Senator Neufeld: The Port of Singapore apparently handles the largest number of tankers with 22,000 tankers going through the port annually with no spills, 22,000.

You might disagree with me, and rightfully so, but I tend to think that we have come a long way in actually protecting the environment the best way we possibly can. I cannot imagine Kinder Morgan would be any different. Knowing Kinder Morgan's record in British Columbia, actually it is pretty good.

I know there was one spill. It was on land but that was an inherent hit by a backhoe, as I remember. They did a remarkable quick job of a cleanup that was actually fairly large.

To portray the oil industry as not caring about the environment is probably a bit hypothetical, I guess you could say.

On the part about saying there is no benefit to British Columbia from shipping Alberta crude I have worked in the oil industry a good part of my life. I know there are a lot of people who live in Vancouver that worked in Fort Mac or in the Alberta oilfields and now do not have a job.

Where I live in Fort St. John there are a lot of people out of work in the oil and gas industry, a tremendous amount. Not so much related to oil but because of the price of the

en sortir. En ce qui concerne la côte Nord, on proposait d'y faire circuler d'immenses pétroliers; franchement, cette région n'a jamais connu un trafic important de pétroliers.

Le sénateur Neufeld : Le port de Vancouver régit la taille des pétroliers qui y entrent. Même si le projet d'agrandissement va de l'avant, la taille maximale des pétroliers restera la même. Ce sera toujours des Aframax ou des Panamax. Le port de Vancouver ne permettra à rien de plus de passer par le terminal Westridge. La taille des bateaux reste la même, c'est le nombre de voyages qui est différent.

D'après ce que j'ai compris des documents que j'ai consultés, il y a environ cinq pétroliers par mois qui entrent dans le terminal Westridge, et ce chiffre va passer à 34. Il s'agit d'une grande augmentation, mais le tout est toujours sous la responsabilité du port de Vancouver. Il n'y aura pas de pétrolier plus gros. Étiez-vous au courant de cela?

M. Heyman : Comme je l'ai dit, je ne suis pas au courant des détails précis relatifs à la différence de taille entre les pétroliers pour le projet de Kinder Morgan. Mais il va sans dire que je suis au courant du fait qu'il y aura sept fois plus de pétroliers par mois, par année ou peu importe comment vous voulez mesurer cela. Je l'ai d'ailleurs mentionné.

Le sénateur Neufeld : Apparemment, c'est le port de Singapour qui reçoit le plus grand nombre de pétroliers annuellement, soit 22 000. Il n'y a pas de déversement, malgré le passage de 22 000 pétroliers.

Vous ne serez peut-être pas d'accord avec moi, et c'est votre droit, mais je crois que nous avons déjà fait beaucoup de chemin quant à la meilleure façon dont nous pouvons protéger l'environnement. Je ne vois pas pourquoi le projet de Kinder Morgan serait différent. Je connais le bilan de Kinder Morgan en Colombie-Britannique, et il est passablement bon.

Je sais qu'il y a eu un déversement terrestre, qui avait été causé par un coup de pelle rétrocaveuse, si je me rappelle bien. Le nettoyage s'était déroulé remarquablement vite sur une région passablement vaste.

Je crois qu'il est un peu hypothétique de dire que l'industrie du pétrole ne se préoccupe pas de l'environnement, selon moi.

En ce qui concerne l'argument selon lequel le transport du pétrole brut de l'Alberta à la Colombie-Britannique n'offrirait aucun avantage à cette province, je dois dire que j'ai travaillé dans l'industrie du pétrole une bonne partie de ma vie. Je sais qu'il y a un grand nombre de personnes qui vivent à Vancouver qui ont travaillé à Fort Mac ou dans les champs de pétrole de l'Alberta et qui aujourd'hui n'ont plus d'emploi.

J'habite à Fort St. John; il y a beaucoup de personnes qui travaillaient dans l'industrie pétrolière et gazière qui n'ont plus d'emploi. Énormément de personnes, même. Ce n'est pas

commodity. It has a very negative effect. You may not feel that in Vancouver because it is a big city.

I will have to go back and check these numbers. I am just going by memory from when I was a minister but British Columbia produces about 12 million to 14 million barrels a year. We consume about 70 million barrels a year. Those come from the good province of Alberta in either refined products or in crude for the one refinery we have here and the one refinery in Prince George. How can we say to a province like Alberta I am sorry we do not want to transport your crude to port so that you can continue actually being the spark plug for Canada's economy?

I am sure the two members here know quite well how many people there are now on the East Coast in Newfoundland, Nova Scotia, New Brunswick or any of those provinces without jobs because there are no jobs in Fort Mac. How can we say to our fellow Canadians just over the mountains no, we do not want your crude coming through British Columbia because we do not like it but we want to continue to get fed crude from your province to keep our cars running and all these vehicles that are going around here all the time? How do you square that kind of argument?

Mr. Heyman: You have made a number of statements. Let me first address one of them. You asked how we can say there is no benefit to British Columbia. I want to be clear that is not what I said. What I said was that there was potential risk that could significantly outweigh what would be a relatively short-term benefit for British Columbia. You can disagree with you me if you want.

Second of all, I would like to respond to your statement that we might not see this in Vancouver. That might be true of some people. You made a point of telling me that you lived in Fort St. John. I lived and worked in resource industries in Terrace for 15 years including two cyclical downturns. I understand what it means to workers. I also understand what it means to be laid off and out of work for downturns. I also understand that in almost every case, as is the case currently in Alberta and also in the Peace, the downturn and the job loss is not the result of people in British Columbia or in the Lower Mainland standing up for what we think is economically important to our region. It is the result of the price of oil and global economic factors that frankly are outside of our control. Let me just put that context.

Then you asked how we square the circle of saying to our friends in Alberta that we are not prepared to accept their oil through a pipeline in order that more people could be employed

vraiment à cause du pétrole, c'est plutôt à cause du prix du produit. Cela a un impact défavorable. Vous n'en ressentez peut-être pas les effets à Vancouver, parce que c'est une grosse ville.

Je vais devoir vérifier les statistiques. Si je me fie au temps où j'étais ministre, la Colombie-Britannique produit de 12 à 14 millions de barils annuellement. Nous consommons environ 70 millions de barils par année. Ces barils nous viennent de notre chère Alberta, sous forme de produits pétroliers raffinés ou de pétrole brut, destiné à l'unique raffinerie qu'il y a ici ou à la raffinerie de Prince George. Comment peut-on dire à une province comme l'Alberta : « Je suis désolé, mais nous ne voulons pas que votre pétrole brut circule par chez nous jusqu'au port afin de vous permettre de continuer d'être l'étincelle qui relance continuellement l'économie canadienne »?

Je suis sûr que les deux députés ici présents savent combien de personnes n'ont pas d'emploi sur la côte Est de Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick ou dans n'importe quelle autre province parce qu'il n'y a pas d'emplois à Fort Mac. Comment pouvons-nous dire aux Canadiens et aux Canadiennes de l'autre côté des montagnes que nous ne voulons pas que leur pétrole brut passe par la Colombie-Britannique parce que nous ne l'aimons pas, mais que nous voulons continuer de profiter du pétrole brut de votre province afin de faire fonctionner nos voitures et tous les autres véhicules qui circulent tout le temps? Comment peut-on défendre ce genre d'argument?

M. Heyman : Vous avez dit plusieurs choses. Je vais commencer par réagir à ce que vous avez dit à propos de l'absence d'avantages pour la Colombie-Britannique. Je veux être clair, ce n'est pas ce que j'ai dit. Ce que j'ai dit, c'est qu'il y a un risque potentiel qui pourrait être substantiellement plus grand que tout autre avantage à court terme pour la Colombie-Britannique. Il se peut que vous ne soyez pas d'accord avec moi.

Je voudrais aussi réagir à ce que vous avez dit à propos du fait que nous n'en ressentons pas les effets à Vancouver. C'est peut-être vrai pour certaines personnes. Vous avez insisté sur le fait que vous avez vécu à Fort St. John. J'ai vécu à Terrace et j'ai travaillé dans son industrie primaire pendant 15 ans, y compris pendant deux ralentissements cycliques. Je sais ce que cela veut dire pour les travailleurs. Je comprends aussi ce que c'est de se retrouver au chômage et de ne pas avoir d'emploi pendant les ralentissements économiques. Je comprends aussi que dans presque tous les cas, comme en Alberta actuellement et à Rivière-la-Paix, le ralentissement économique et les pertes d'emploi ne sont pas des conséquences de la volonté de la Colombie-Britannique ou du Lower Mainland de défendre ce qu'ils jugent important pour l'économie de la région. Ce sont des conséquences du prix du pétrole et des facteurs économiques mondiaux sur lesquels, honnêtement, nous n'avons pas d'emprise. Je voulais simplement rectifier les choses.

Vous avez ensuite demandé comment on peut défendre le fait de dire à nos amis en Alberta que nous ne sommes pas disposés à accepter de faire circuler leur pétrole dans un pipeline afin de

in their industry and the province could prosper. I have not said that. What I have said is the proposals that we have seen are risky for British Columbia.

Senator Neufeld: I did not say you said that. I said it.

Mr. Heyman: Okay. In that case I would say what I have said in my presentation. Let's have a national plan about how we are to address an economy that transitions to lower carbon. I hope everybody around this table understands it is going to have to happen at some point. Therefore we should start planning it as responsible leaders.

Let's look at proposals for extracting the amounts of fossil fuels from Alberta and other places that fit into those plans and adding value to them as much as possible as the market will support. Let's also look at other new proposals that can achieve social licence because they have a different risk/reward scenario for areas that are impacted as well as the First Nations. That would be my answer.

The Deputy Chair: Mr. Heyman, I have a few questions I would like to discuss with you. You spoke of GHG emissions and the latest efforts that were declared in Paris. You are not particularly convinced that they have put anything on the table yet that is going to be effective. Let's just work from the supposition that both you and I want to see these GHG emissions reduced.

Mr. Heyman: I am sorry. Could you speak a little louder?

The Deputy Chair: Let's you and I work from the assumption that we both want GHG emissions reduced. If we were to reduce the domestic use of coal, diesel and oil, in our country and try to replace it with natural gas, that is a carbon-based product but it is a much cleaner product and it produces much less GHG emission. Would that be something you would embrace and support?

Mr. Heyman: Certainly I would look at the context. I spent Friday touring a number of sites with FortisBC executives. Fortis does gas but a number of other things as well. One of the things we looked at was a geoexchange facility Fortis has in Vancouver that really does not require gas at all. Obviously I have no problem with that.

We also then visited Smithrite. It is converting much of its fleet from diesel to compressed natural gas, which I thought was a very good project and fits exactly in with what you are talking about. I asked a lot of questions about what opportunities there might be for conversion of passenger vehicles that still have a usable lifespan but currently run on gasoline or diesel to either compressed or liquid natural gas as a transition until their physical lifespan is exhausted. It does not necessarily reduce

créer des emplois dans leur industrie et de faire prospérer leur province. Ce n'est pas ce que j'ai dit. Ce que j'ai dit, c'est que les projets sont réputés être risqués en Colombie-Britannique.

Le sénateur Neufeld : Je n'ai pas dit que vous aviez dit cela. C'est moi qui l'ai dit.

M. Heyman : D'accord. Dans ce cas, je reprendrais ce que j'ai dit dans mon exposé. Mettons en place un plan national qui réduira progressivement les émissions de gaz carbonique causées par des activités économiques. J'espère que tout le monde ici présent est conscient du fait que cela devra se faire à un moment ou à un autre. En tant que dirigeants responsables, nous devrions commencer la planification.

Étudions d'un côté les projets d'extraction des combustibles fossiles en Alberta et à d'autres endroits qui correspondent à nos plans, puis ajoutons-y le plus de valeur possible pour les marchés, et d'un autre côté, étudions les nouveaux projets qui pourraient recevoir l'adhésion sociale parce que le scénario de risque et d'avantage est différent pour les régions concernées, y compris les Premières Nations. Donc, ce serait ma réponse.

Le vice-président : Monsieur Heyman, j'ai quelques questions que j'aimerais vous poser. Vous avez parlé des émissions de gaz à effet de serre et des derniers engagements qui ont été pris à Paris. Vous n'êtes pas particulièrement convaincu qu'on a jusqu'ici proposé quelque chose qui sera efficace. Tenons pour acquis que vous et moi voulons réduire l'émission de gaz à effet de serre.

M. Heyman : Excusez-moi, pourriez-vous parler un peu plus fort?

Le vice-président : Tenons pour acquis que vous et moi voulons réduire les émissions de gaz à effet de serre. Si nous réduisons l'utilisation du charbon, du diesel et du pétrole à l'échelle du pays pour à la place utiliser du gaz naturel, un produit carbone beaucoup plus propre et qui produit beaucoup moins de gaz à effet de serre, cela obtiendrait-il votre soutien et votre adhésion?

M. Heyman : Bien sûr, il faudrait que j'examine le contexte. J'ai passé la journée de vendredi à visiter un certain nombre d'installations avec des cadres de FortisBC. Les activités de Fortis touchent le gaz ainsi que d'autres choses. Entre autres, nous avons visité une installation de géoéchange de Fortis à Vancouver où il n'est même pas question de gaz. Je n'ai évidemment aucun problème avec cela.

Nous avons également visité l'entreprise Smithrite. Elle est en train de convertir la majorité de ses véhicules à l'utilisation du gaz naturel comprimé au lieu du diesel. Selon moi, c'est un très bon projet qui s'inscrit exactement dans ce dont vous avez parlé. J'ai posé beaucoup de questions à propos des possibilités qu'il y aurait de convertir des véhicules à passagers qui ont encore une bonne durée de vie utile et qui utilisent actuellement de l'essence ou du diesel afin qu'ils utilisent du gaz naturel comprimé ou

emissions to take a vehicle that was produced with a lot of emissions inherent in the process and throw it out before its useful life is over.

I looked at a biogas plant in the Fraser Valley that I was very interested in because it appeared to me to address two issues. One was producing biogas that could be mixed with natural gas therefore reducing the carbon content as well as dealing with nutrient management issues for dairy farms and other kind of farms that have a whole other set of environmental problems associated with them by providing an alternate way of disposing of these projects.

I think your question was would I support the use of natural gas as a transition of fuel in some instances and the answer is yes. In some cases it may be possible to go directly to renewables. I think it is obviously preferable because if you can produce energy or move transportation without any form of fossil fuel that is better, but in many cases that is not possible for range or other reasons I have mentioned. The answer is yes, I would.

The Deputy Chair: Are you familiar with what has happened in Ontario in the past decade with their energy situation? They have spent an awful lot of money moving away from natural gas, coal and oil, and have subsidized wind power and solar. The Auditor General of Ontario has told us that they have cost the taxpayers about \$38 billion more than they had in order to do this. Ontario is losing its competitive advantage in terms of its industries and ability to support its industries, and people are being pushed into energy poverty.

Do you think there is a reasonable limit to the timetable in doing this? We also know that Germany has had a long history in the last 20 years of being on the front end of renewables. Now they are reopening their coalfire plants because they have gone too quickly too soon. They are shoving their industries out of business and they are putting people on fixed incomes into energy poverty. I am just wondering what your reflections might be on that.

Mr. Heyman: First of all I am not as familiar with Ontario as you are but I am generally familiar with the issues that you raise. I think there are some differences between Ontario and British Columbia.

The Deputy Chair: Of course.

Mr. Heyman: You are the Canadian Senate and we are talking about them. I am not an economist so I cannot make assumptions about modelling. In general terms I know two things. I know that

liquide. Ces véhicules pourront servir de transition jusqu'à ce que leur durée de vie utile physique soit épuisée. Ce n'est pas nécessairement une bonne façon de réduire les émissions de se débarrasser de véhicules dont la fabrication a produit beaucoup de gaz à effet de serre avant la fin de leur durée de vie utile.

J'ai aussi jeté un œil à la centrale de production de biogaz dans la vallée du Fraser. J'ai été très intéressé, parce qu'il me semble que cela permet de régler deux problèmes. D'abord, la production de biogaz mélangé à du gaz naturel pourrait en réduire la teneur en carbone. Ensuite, cela nous permettrait de régler les problèmes de gestion des éléments nutritifs dans les fermes laitières et dans les autres types de fermes qui sont aux prises avec un tout autre lot de problèmes environnementaux qui pourraient être réglés grâce à cette autre solution d'élimination.

Je crois que vous m'avez demandé si je soutiendrais l'utilisation de gaz naturel comme combustible de transition dans certains cas, et ma réponse est oui. Dans certains cas, il serait aussi possible de passer directement aux énergies renouvelables. Je crois qu'il va sans dire qu'il serait préférable de produire de l'énergie ou d'alimenter des moyens de transport sans avoir à utiliser des combustibles fossiles sous une forme ou une autre, même si dans un grand nombre de cas, cela n'est pas possible pour une question d'autonomie ou pour d'autres raisons que j'ai déjà mentionnées. Ma réponse serait donc oui.

Le vice-président : Êtes-vous au courant de ce qui s'est passé en Ontario au cours de la dernière décennie par rapport à la situation énergétique? L'Ontario a dépensé beaucoup d'argent afin de réduire sa dépendance au gaz naturel, au charbon et au pétrole. Elle a subventionné l'énergie éolienne et l'énergie solaire. La vérificatrice générale de l'Ontario nous a dit que cela avait coûté aux contribuables environ 38 milliards de dollars de plus qu'ils en avaient pour cela. L'Ontario est en train de perdre son avantage concurrentiel dans ses industries et dans le soutien qu'elle peut offrir à ses industries. La population de l'Ontario est en train de sombrer dans la pauvreté énergétique.

Croyez-vous qu'il y a une limite raisonnable pour le calendrier dans lequel on veut atteindre ce but? Nous savons aussi que l'Allemagne est depuis longtemps, depuis les 20 dernières années, à l'avant-garde des énergies renouvelables. Aujourd'hui, elle a rouvert ses centrales au charbon parce qu'elle a essayé d'en faire trop trop rapidement. L'Allemagne a acculé ses industries à la faillite et a fait sombrer les personnes à revenus fixes dans la pauvreté énergétique. Je voulais savoir ce que vous pensez de tout cela.

M. Heyman : Avant toute chose, je dois dire que je ne connais pas aussi bien la situation en Ontario que vous, mais je connais bien dans l'ensemble les questions que vous soulevez. Je crois qu'il y a des différences entre l'Ontario et la Colombie-Britannique.

Le vice-président : Bien sûr.

M. Heyman : Vous représentez le Sénat du Canada, et c'est des Canadiens dont nous parlons. Je ne suis pas un économiste, alors je ne peux pas faire de suppositions sur la modélisation qui

governments make choices about how to subsidize a variety of industries. Sometimes governments make good choices. Sometimes they make bad choices.

I know that one of the mechanisms used by the Ontario government was a feed-in tariff. There are many fans of a feed-in tariff. Here in British Columbia what is provided for people who are producing alternate energy are either fixed sale contracts, or in the case of individuals net metering, which means that you sell power for the same price as you buy it. This has created an entirely different situation in British Columbia.

I do not think we should be creating situations where people on limited or fixed incomes are thrown into energy poverty. In fact I believe the opposite. It is a bit off the topic of these hearings but I could probably go on at some length about some initiatives as well as policy options that I think hold promise at least for British Columbia, a province with which I am far more familiar than Ontario.

The Deputy Chair: I would like to finish with one question and one point I want to make. You raised concerns about increased tanker pressure in the Lower Mainland. I think like Senator Black and the others that these are legitimate concerns.

Would you be more open, then, if you put the Port of Prince Rupert to use for tankers and take the pressure off the Lower Mainland?

Mr. Heyman: Are you referring to the Enbridge Northern Gateway pipeline?

The Deputy Chair: Not necessarily that pipeline but the use of a deepwater port like Prince Rupert to take the pressure off the Lower Mainland.

Mr. Heyman: First of all my concern is not just for the Lower Mainland. My concern is for the British Columbia coastline. There is no proposal to put a pipeline to and a port in Prince Rupert for crude oil.

I do not want to answer a hypothetical, but what I do know is that much of the objection to Enbridge Northern Gateway pipeline was based on First Nations along the pipeline route as well as people who were concerned that approximately 700 fish-bearing streams and rivers were at risk and offered evidence to support that.

If there was a proposal, the proposal should be assessed and, as I have said before, a robust, transparent, independent and science-based environmental assessment. There is currently no proposal to do that.

s'impose. Généralement, je sais deux choses : je sais que les gouvernements font des choix quant à la façon dont ils subventionnent diverses industries. Parfois les gouvernements prennent de bonnes décisions, et parfois non.

Je sais aussi que l'un des mécanismes utilisés par le gouvernement ontarien était un tarif de rachat garanti. Le tarif de rachat garanti est très populaire. Ici, en Colombie-Britannique, on fournit aux gens qui produisent de l'énergie de remplacement des contrats de vente fixe ou, dans le cas d'un particulier, une facturation nette, ce qui veut dire que vous vendez l'électricité au même prix que vous l'achetez. Cela fait en sorte que la situation est complètement différente en Colombie-Britannique.

Je ne crois pas que nous devrions créer des situations où les gens à revenu fixe ou qui ont un revenu limité finissent par sombrer dans la pauvreté énergétique. À dire vrai, c'est le contraire. Ce serait sans doute s'éloigner un peu du sujet à l'étude, mais je pourrais probablement parler en détail de certaines initiatives et des options stratégiques qui semblent prometteuses, du moins en Colombie-Britannique, puisque je connais beaucoup mieux cette province que l'Ontario.

Le vice-président : Je veux terminer en posant une dernière question et en faisant un commentaire. Vous avez dit être préoccupé par l'augmentation du nombre de pétroliers dans le Lower Mainland. Je partage l'avis du sénateur Black et des autres à ce sujet : ce sont des préoccupations légitimes.

Donc, seriez-vous plus réceptif à ce qu'il y ait plus de pétroliers dans le port de Prince Rupert afin d'en réduire le nombre dans le Lower Mainland?

M. Heyman : Est-ce que cela a à voir avec le pipeline du projet Northern Gateway d'Enbridge?

Le vice-président : Je ne parle pas nécessairement du pipeline, mais je pensais qu'un port en eaux profondes comme celui de Prince Rupert pourrait prendre un peu de la charge du Lower Mainland.

M. Heyman : Avant toute chose, je ne suis pas préoccupé seulement par le Lower Mainland. Je suis préoccupé par tout le littoral de la Colombie-Britannique. Il n'y a aucun projet de faire passer le pipeline par là ou d'utiliser le port de Prince Rupert pour le pétrole brut.

Je ne veux pas répondre à une question hypothétique, mais je sais que l'opposition au projet Northern Gateway d'Enbridge est venue pour une bonne part des Premières Nations qui se trouvaient le long du trajet du pipeline ainsi que des gens qui étaient préoccupés par le fait qu'environ 700 ruisseaux et rivières à poissons seraient exposés à un danger. Ils ont présenté des données scientifiques pour appuyer ce qu'ils disent.

S'il y avait un tel projet, il devrait être évalué et, comme je l'ai dit plus tôt, l'évaluation doit être rigoureuse, transparente, indépendante et axée sur des données probantes. Il n'y a actuellement aucun projet qui suppose cela.

The Deputy Chair: The final point I want to make is that British Columbia is a beautiful and very wealthy province. When it comes to energy you are very blessed in British Columbia, you have so much hydropower.

I wonder what it would be like today for W.A.C. Bennett to try to build his hydropower in British Columbia with so much opposition to development nowadays. He left a great legacy to this province. One of the reasons you have such a wealthy province and such great options when it comes to power is because of the leadership of people like W.A.C. Bennett who made the big decisions and gave you the economic advantage you have today. I want to thank you for being here.

Mr. Heyman: Thank you very much for hearing our submission and asking questions.

(The committee adjourned.)

VANCOUVER, Thursday, September 22, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:20 p.m. to study the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Honourable senators, this afternoon the committee is continuing a study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada.

I would like to introduce our first panel from the International Union of Operating Engineers, Patrick Campbell, the International Representative; and from the Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping, Richard Wiefelspuett, Executive Director.

Gentlemen, please begin your presentations and the senators will then have questions.

Patrick Campbell, International Representative, International Union of Operating Engineers: I would like to extend my thanks and appreciation to the Standing Senate Committee on Transport and Communications for the opportunity given today to speak on such an important subject, and that is the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada. The effective development of such a strategy will be critical to maintaining and ensuring that as stewards of the

Le vice-président : La dernière chose que j'aimerais dire est que la Colombie-Britannique est une province magnifique et très prospère. Vous avez beaucoup de chance en Colombie-Britannique en ce qui concerne l'énergie, parce que vous avez toute cette hydroélectricité.

Je me demande ce qui arriverait si W.A.C. Bennett essayait de construire sa centrale hydroélectrique en Colombie-Britannique aujourd'hui, vu qu'il y a tant d'opposition à ce genre de projets de nos jours. Il a fait de grandes choses pour la province. L'une des raisons pour lesquelles votre province est si prospère et que tant de possibilités merveilleuses s'offrent à vous pour ce qui est de l'énergie et que vous avez eu des leaders comme W.A.C. Bennett qui ont pris de grandes décisions pour vous donner l'avantage économique dont vous disposez aujourd'hui. Je vous remercie d'être venu témoigner.

M. Heyman : Merci beaucoup d'avoir écouté notre exposé et d'avoir posé vos questions.

(La séance est levée.)

VANCOUVER, le jeudi 22 septembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 20, pour étudier l'élaboration d'une stratégie en vue de faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Chers collègues, le comité poursuit cet après-midi son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Je vous présente notre premier groupe de témoins : Patrick Campbell, représentant international de l'International Union of Operating Engineers, et Richard Wiefelspuett, directeur général du Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping.

Messieurs, je vous invite à faire vos exposés, après quoi les sénateurs vous poseront des questions.

Patrick Campbell, représentant international, International Union of Operating Engineers : Je tiens à exprimer mes remerciements et ma reconnaissance au Comité sénatorial permanent des transports et des communications de me donner l'occasion aujourd'hui de parler d'un sujet si important, à savoir l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. L'élaboration efficace d'une telle stratégie sera essentielle pour maintenir la

world's third largest oil reserve the necessary thought and consideration are given to ensure that we as a nation get this right the first time.

As stated, my name is Patrick Campbell. I am a Canadian International Representative with the International Union of Operating Engineers, referred to as the IUOE. We are a trade union that was established on December 7, 1896, and to date represents approximately 440,000 members in 123 local unions throughout North America.

As an international representative for the Canadian office located in Ottawa under the guidance of Canadian Director Lionel Railton I have the privilege of working with our IUOE Canadian locals day in and day out as they represent the nearly 54,000 men and women that make up the Canadian membership of the IUOE.

Our Canadian membership is as diversified as our brothers and sisters south of the border and is made up of operating engineers who operate and maintain the heavy equipment the Canadian construction industry rely on and the stationary engineers responsible for the maintenance and operation of building systems throughout the cities and industrial complexes of Canada.

Whether it is the roads and bridges that you travel on or the hydroelectric dams, wind farms and pipelines that your communities and families have come to rely on for energy, our highly skilled members have their fingerprints on all of these critical pieces of infrastructure throughout Canada.

We pride ourselves on being a source of highly skilled tradespeople ensuring these projects are built to the highest standards. We accomplish this by constantly providing the most up-to-date training for our membership, ensuring they are all well versed in best construction practices. This training takes place at our eight provincially-based operating engineers training institutes located in British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Newfoundland, Nova Scotia and New Brunswick.

The operating engineers training institutes work collaboratively across all provinces with the common goal of producing highly skilled, productive and safe operating engineers. Common curriculums and sharing of best practices result in our members graduating with a skill set that ensures a national standard for operating engineers is maintained. As a result operating engineers located in Nova Scotia are trained to the

position du Canada en tant que gardien de la deuxième réserve de pétrole en importance dans le monde et, à ce titre, pour nous assurer que cette question fait l'objet de réflexions, comme il se doit, afin que notre pays adopte la bonne mesure du premier coup.

Comme on vient de le dire, je m'appelle Patrick Campbell. Je suis un des représentants canadiens de l'International Union of Operating Engineers, connu sous l'acronyme IUOE. Fondée le 7 décembre 1896, l'IUOE est un syndicat qui compte aujourd'hui environ 440 000 membres dans 123 sections locales partout en Amérique du Nord.

En tant que représentant international du bureau canadien situé à Ottawa, sous la supervision du directeur Lionel Railton, j'ai le privilège de travailler, jour après jour, avec les sections locales canadiennes de l'IUOE, qui représentent près de 54 000 membres canadiens, hommes et femmes.

La composition de nos sections locales canadiennes est aussi diversifiée que celle des sections de nos confrères et consœurs au sud de la frontière. Nos membres sont des opérateurs-ingénieurs qui utilisent et entretiennent les machines lourdes dont dépend l'industrie canadienne de la construction ainsi que des mécaniciens de machines fixes qui s'occupent du fonctionnement et de l'entretien de systèmes de bâtiments dans les villes et les complexes industriels d'un bout à l'autre du Canada.

Qu'il s'agisse des routes et des ponts sur lesquels on se déplace ou des barrages hydroélectriques, des parcs éoliens et des pipelines sur lesquels nos collectivités et nos familles en sont venues à compter comme sources d'énergie, les membres hautement qualifiés de l'IUOE laissent leurs empreintes sur tous ces éléments d'infrastructure essentiels partout au Canada.

Nous sommes fiers d'être une source de main-d'œuvre hautement qualifiée qui veille à ce que ces projets soient menés à bien selon les normes les plus élevées. À cette fin, nous offrons constamment la formation la plus à jour à nos membres pour qu'ils soient tous bien au courant des pratiques exemplaires en matière de construction. Cette formation est dispensée à l'échelle provinciale par l'entremise de nos huit instituts de formation professionnelle situés en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, en Ontario, à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick.

Ces instituts de formation professionnelle travaillent en collaboration dans l'ensemble des provinces dans le but commun de produire des opérateurs-ingénieurs hautement qualifiés, productifs et prudents. Grâce aux programmes d'études communs et à l'échange de pratiques exemplaires, nos membres acquièrent un ensemble de compétences qui assurent le maintien d'une norme nationale dans le métier. Par conséquent,

same high level as operating engineers located in Alberta. This commitment to consistent training across the country is one of the key factors that our signatory contractors refer to when they speak of the union advantage.

The IUOE represents the men and women who play a key role in constructing and maintaining much of the current pipeline infrastructure in Canada. We want to make sure that our voices are heard by this committee.

To date this committee has heard from many experts from the rail industry, the oil and gas industry and various environmental experts, to name a few. Based on a fulsome review of all of the evidence presented to you regarding the transportation of crude oil we believe a critical piece for an effective strategy is an expansion of our pipeline infrastructure within Canada connecting our abundant resources to global markets. An example of a pipeline infrastructure project that would fit into such a strategy is the proposed TransCanada Energy East Project.

My understanding is that the committee has also been requested under its order of reference to examine how best to share the risks and benefits as broadly as possible throughout the country in developing the strategy that we are here speaking on. I would like to now focus on this aspect.

Let us look at the proposed TransCanada Energy East Pipeline project. This project consists of approximately 1,500 kilometres of new pipeline and the conversion of approximately 3,000 kilometres of converted pipeline, starting in Hardisty, Alberta, and ending in Saint John, New Brunswick. The scope of this project spans six of our nation's ten provinces and will result in thousands of jobs throughout the construction process. This project is truly national in scope. However this project is unique from any other proposed project.

To date the Energy East project is the only one of its kind which has committed in writing to all new pipeline and converted pipeline construction to be completed by well-trained, well-compensated Canadian union labour. This commitment came in the form of a historic memorandum of agreement signed on July 14, 2016, between TransCanada, the International Union of Operating Engineers, the United Association, the Labourers International Union of North America, the Teamsters and the Pipe Line Contractors Association of Canada. The parties also recognize the benefits of and are committed to the inclusion of local residents, local businesses and First Nations adjacent to the project throughout the construction process.

les opérateurs-ingénieurs situés en Nouvelle-Écosse sont formés selon les mêmes normes élevées que ceux situés en Alberta. Cet engagement à l'égard d'une formation uniforme partout au pays est l'un des principaux facteurs dont les entrepreneurs signataires tiennent compte lorsqu'ils parlent de l'avantage syndical.

L'IUOE représente les hommes et les femmes qui jouent un rôle de premier plan dans la construction et l'entretien d'une bonne partie de l'infrastructure actuelle de pipelines au Canada. Nous voulons nous assurer que nos voix seront entendues par votre comité.

Jusqu'à présent, le comité a entendu de nombreux experts de l'industrie ferroviaire, de l'industrie pétrolière et gazière ainsi que certains spécialistes en environnement, pour ne nommer que ceux-là. Après un examen approfondi de tous les témoignages qui vous ont été présentés au sujet du transport du pétrole brut, nous estimons qu'un des éléments essentiels d'une stratégie efficace constitue l'expansion du réseau d'oléoducs au Canada afin d'acheminer nos ressources abondantes vers les marchés mondiaux. Le projet d'oléoduc Énergie Est de TransCanada est un bon exemple de projet d'infrastructure qui s'inscrirait dans une telle stratégie.

D'après ce que je crois comprendre, le comité s'est également vu confier, dans le cadre de son mandat, la tâche d'examiner la meilleure façon de procéder pour que les risques et les avantages soient répartis le plus possible dans tout le pays grâce à l'élaboration de la stratégie dont il est question ici. J'aimerais justement m'attarder sur cet aspect.

Examinons le projet d'oléoduc Énergie Est de TransCanada. Ce projet comprend la construction d'un nouveau pipeline d'environ 1 500 kilomètres et la conversion d'un pipeline existant d'environ 3 000 kilomètres, à partir d'Hardisty, en Alberta, jusqu'à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Le projet, qui touche 6 des 10 provinces de notre pays, créera des milliers d'emplois tout au long du processus de construction. C'est donc véritablement un projet d'envergure nationale. Toutefois, il est unique en son genre.

En effet, jusqu'à maintenant, le projet Énergie Est est le seul à reposer sur un engagement écrit selon lequel la construction et la conversion de tout pipeline seraient assurées par des travailleurs syndiqués canadiens bien formés et bien rémunérés. Cet engagement a pris la forme d'un protocole d'entente historique signé le 14 juillet 2016 par TransCanada, l'International Union of Operating Engineers, l'Association unie, l'Union internationale des journalistes d'Amérique du Nord, le Syndicat des Teamsters et la Pipe Line Contractors Association of Canada. Conscientes des avantages qui en découlent, les parties s'engagent également à faire participer les résidents locaux, les entreprises locales et les Premières Nations situées à proximité du projet, et ce, tout au long des travaux de construction.

For the reasons I set out earlier in my presentation TransCanada has recognized the union advantage that comes from the use of world-class Canadian contractors and a Canadian workforce possessing a nationally consistent skill set. This approach will allow the project to be constructed to the highest standards from start to finish. This consistency of skilled labour and construction practices combined with the safety measures put in place by TransCanada as well as a thorough review by the National Energy Board will result in a project built to the highest standards.

The working terms and conditions for the project will be governed by the project labour agreement between the Pipe Line Contractors Association and the four unions. Although national in scope the terms of our collective agreement are provincially structured. As an example, when it comes to our provincial manning requirements under these provisions we can say with certainty that 90 per cent of the employees required will come from within the jurisdiction where the work will be performed. Provisions like these will ensure that the economic benefits will be shared as broadly as possible.

This will be a project built by Canadian-based contractors who will engage a skilled Canadian workforce to build the project to the highest safety and environmental standards, a project built by Canadians for Canadians.

On behalf of our membership we hope that this information will be given consideration as you prepare this important report on this critical issue. I would like to thank you for the opportunity to speak today.

Richard Wiefelspuett, Executive Director, Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping: Good afternoon. It is great to be here. Since you have begun this important study you have heard from some of the country's leading experts and I am honoured to be here before you today.

My name is Richard Wiefelspuett and I am the Executive Director of Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping. I find myself at Clear Seas after more than 30 years in the international marine sector. Most recently I have been the associate dean of BCIT marine campus. I am a naval architect and hold a Ph. in mechanical engineering and a Master of Science in shipbuilding and offshore engineering.

For those of you unfamiliar with our organization Clear Seas is relatively young. We started in 2014 and launched officially only in 2015. We were founded largely in response to the first Tanker Safety Expert Panel report and the opportunity it envisioned to balance the need to grow the economy while maintaining marine safety.

Pour les motifs que j'ai exposés au début de mon exposé, TransCanada a reconnu l'avantage syndical attribuable au recours à des entrepreneurs canadiens de calibre mondial et à une main-d'œuvre canadienne qui possède un ensemble de compétences uniformes à l'échelle nationale. Grâce à cette approche, le projet de construction pourra être réalisé selon les normes les plus élevées, du début à la fin. L'uniformité de la main-d'œuvre qualifiée et des pratiques de construction, conjuguée aux mesures de sûreté mises en place par TransCanada, ainsi que la tenue d'un examen approfondi par l'Office national de l'énergie permettront de mener à terme le projet selon les normes les plus rigoureuses.

Les conditions de travail liées au projet seront régies par la convention collective entre la Pipe Line Contractors Association et les quatre syndicats. Bien que d'envergure nationale, les modalités de notre convention collective sont structurées selon les provinces. À titre d'exemple, en ce qui concerne les exigences de dotation en vertu de ces dispositions, nous pouvons dire avec certitude que 90 p. 100 des employés requis proviendront des régions où le travail sera effectué. Pareilles dispositions feront en sorte que les retombées économiques soient réparties le plus possible.

Ce projet sera réalisé par des entrepreneurs établis au Canada, lesquels embaucheront une main-d'œuvre canadienne qualifiée pour exécuter le travail selon les normes les plus rigoureuses en matière de sûreté et d'environnement. En somme, ce sera un projet mené par les Canadiens pour les Canadiens.

Au nom de nos membres, nous espérons que vous tiendrez compte de ces renseignements au moment de préparer votre rapport important sur cette question cruciale. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous parler aujourd'hui.

Richard Wiefelspuett, directeur général, Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping : Bonjour. Je suis heureux d'être ici. Depuis que vous avez entrepris cette importante étude, vous avez entendu certains des plus éminents experts du pays. Je suis donc honoré de témoigner devant vous aujourd'hui.

Je m'appelle Richard Wiefelspuett, et je suis le directeur général de Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping. Je me retrouve à Clear Seas après plus de 30 ans dans le secteur du transport maritime international. Plus récemment, j'ai occupé le poste de doyen associé du campus de formation maritime du BCIT. Je suis architecte naval et titulaire d'un doctorat en génie mécanique et d'une maîtrise ès sciences en construction navale et en génie extracôtier.

Pour ceux d'entre vous qui ne connaissent pas Clear Seas, il s'agit d'un organisme relativement jeune. Nous avons commencé en 2014, mais le centre n'a été lancé officiellement qu'en 2015. Clear Seas doit sa création, en grande partie, au premier rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, qui a laissé entrevoir la possibilité d'établir un équilibre entre la nécessité de stimuler l'économie et celle d'assurer la sécurité maritime.

With that in mind our organization was formed with a national mandate and a concern for marine shipping in general, including but not limited to the transportation of hydrocarbons.

Today with arm's-length funding from Transport Canada, the Government of Alberta and the Canadian Association of Petroleum Producers we strive to be the leading provider of independent and unbiased research on the subject of safe and sustainable marine shipping practices.

As a nation dependent on marine transportation it is our obligation to improve the knowledge of marine shipping by providing government and the general public with the best research and information they need to make complex decisions in this policy environment. Our vision is of a vibrant marine shipping sector that operates under the highest safety standards and that Canadians feel part of and trust.

Our polling has shown that from coast to coast to coast Canadians are aware of the importance of marine shipping when it comes to our economy but in order to earn their confidence and trust it must be done in a safe and sustainable manner. We also learned that most Canadians have confidence in safety rules and regulations covering marine shipping but many are concerned about the enforcement of those rules and regulations.

While many of your witnesses may have addressed issues of rail versus pipeline for crude oil to reach tidewater, today I would like to share with you a perspective on what happens when that product reaches the coast. The oil becomes waterborne. Safety regimes, risk and impact scenarios change. Ships carry a lot of oil and are linked to a legacy of the largest spills in history. As a few of your witnesses have alluded to, many of the issues related to public confidence around market access can be directly related to marine transportation issues as well.

Like all industries the shipping industry relies on a certain degree of community support or social licence to conduct its business: social licence, public confidence or social acceptance. It has been called many things, but it is prevalent in any discussion about developing our natural resources while protecting our environment and shipping oil by tanker is no exception.

From the perspective of Clear Seas there are two principal means to address this challenge. The first is to continue to support evidence-based decision-making. Building public confidence in the marine sector necessitates it. How can someone possibly be confident in something they do not understand? Canadians do not know who to trust on these issues of great importance.

Dans cette optique, notre organisme a été créé pour poursuivre un mandat national et pour s'occuper du transport maritime en général, ce qui comprend le transport d'hydrocarbures.

Aujourd'hui, grâce à un financement indépendant octroyé par Transports Canada, le gouvernement de l'Alberta et l'Association canadienne des producteurs pétroliers, nous nous efforçons d'être la principale source de recherches indépendantes et impartiales sur les pratiques sûres et durables en matière de transport maritime.

En tant que pays qui dépend du transport maritime, nous avons l'obligation d'améliorer l'état des connaissances sur le transport maritime en offrant au gouvernement et à la population les meilleures recherches et les meilleures données dont ils ont besoin pour prendre des décisions complexes dans le contexte politique actuel. Notre vision est d'instaurer un secteur du transport maritime dynamique qui évolue selon les normes de sûreté les plus rigoureuses, qui mobilise les Canadiens et qui leur inspire confiance.

Selon nos sondages, les Canadiens d'un océan à l'autre sont conscients de l'importance du transport maritime pour l'économie canadienne, mais pour mériter leur confiance, il faut que le tout se fasse de manière sûre et durable. Nous avons également appris que la plupart des Canadiens font confiance aux règles et aux règlements en matière de sécurité dans le secteur du transport maritime, mais beaucoup de personnes s'inquiètent de leur application.

Bien que beaucoup de témoignages aient traité des enjeux en cause dans le transport de pétrole brut par voie ferrée ou par oléoduc jusqu'aux côtes, j'entends aujourd'hui vous expliquer ce qui se passe lorsque ce produit arrive sur la côte. Le pétrole est transporté par navire. Les régimes de sûreté, les risques et les répercussions potentielles changent. Les navires transportent beaucoup de pétrole et ils ont causé certains des pires déversements de l'histoire. D'ailleurs, comme l'ont mentionné quelques témoins, la méfiance de la population relativement à l'accès aux marchés découle souvent directement des problèmes associés au transport maritime.

Comme toute autre industrie, celle des transports dépend dans une certaine mesure du soutien de la population, de l'acceptabilité sociale, pour mener ses activités. Acceptabilité sociale, confiance de la population, approbation sociale : peu importe le nom qu'on lui donne, cette notion tient une large place dans toute discussion portant sur l'exploitation des ressources naturelles du Canada dans le respect de l'environnement, y compris lorsqu'il est question d'expédier du pétrole par pétrolier.

Du point de vue de Clear Seas, il existe deux grands moyens de gérer le problème. Le premier, c'est de continuer de favoriser les processus décisionnels fondés sur des données empiriques. C'est essentiel pour que le secteur maritime gagne la confiance de la population. Comment peut-on avoir confiance en quelque chose que l'on ne comprend pas? Les Canadiens ignorent à qui ils peuvent se fier dans des dossiers d'une telle importance.

I modestly believe that Clear Seas as an independent organization can in the domain of marine shipping provide both the public and the government with the resources needed to make informed decisions.

The second area of focus I believe deserves attention is the prevention of marine incidents. Broadly speaking, marine emergency management is designed to address the period before a marine emergency, the period during and the period immediately following.

The National Oil Spill Preparedness and Response Regime addresses the response during an emergency. The Ship-source Oil Pollution Fund is a strong component of the recovery phase following the response. Prevention, the period before an incident, relies on safety layers and safety cultures. Our research indicates that there is a strong link between prevention and social licence. In fact social licence is earned through the demonstration of an effective prevention regime.

It is my opinion that the period before a marine emergency is currently the most under-addressed. At the same time prevention is the most critical component to fostering public confidence in marine shipping and not just because of the familiar proverb that an ounce of prevention is worth a pound of cure.

A refocus of the conversation about marine shipping on prevention provides the unique opportunity to highlight that Canada is not merely about the economy and growth at all costs but also fosters collaboration and protection of the marine environment.

When it comes to tanker traffic on Canada's coasts many excellent and effective safety layers are in place. Examples of these include our safe and efficient marine pilotage system and the large and very powerful escort tugs that can act as an emergency steering device in the event of a tanker rudder failure or as a very powerful handbrake in case of a propulsion failure.

Recent incidents like the *Marathassa* and the *Simushir* have also exposed gaps within the safety layers. Recent news reports on the state of the Canadian Coast Guard's staffing and fleet conditions further erode public trust in the existing prevention regime.

While these examples do not directly relate to tanker operations they feature high in the public debate about tanker safety, and herein lies the challenge of our mandate. We believe that by providing fact-based information, by supporting evidence-based decision-making and by promoting a strengthened prevention regime we will play an essential role in moving

En toute modestie, j'estime que, en tant qu'organisme indépendant, Clear Seas peut, dans le domaine de l'expédition maritime, fournir au public et au gouvernement les ressources voulues pour prendre des décisions éclairées.

L'autre point auquel il faut selon moi s'intéresser, c'est la prévention des incidents maritimes. En général, la gestion des situations d'urgence en milieu maritime vise la période qui précède une urgence, celle où elle se déroule et celle qui la suit.

Le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures encadre les interventions en situation d'urgence. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires est un volet névralgique du rétablissement à la suite d'une intervention. La prévention vise la période qui précède un incident et elle repose sur des filets de sûreté et sur une culture de la sécurité. Nos recherches révèlent qu'il existe un lien manifeste entre prévention et acceptabilité sociale, puisque c'est en démontrant l'efficacité d'un régime de prévention que l'on en arrive à l'acceptabilité sociale.

Selon moi, la période qui précède une situation d'urgence en milieu maritime est actuellement la plus négligée. Pourtant, la prévention constitue le facteur le plus déterminant pour calmer les craintes de la population à l'égard de l'expédition maritime, et pas seulement parce qu'il vaut mieux prévenir que guérir, comme le veut le fameux proverbe.

Recentrer le débat entourant l'expédition par voie maritime sur la prévention serait une occasion en or de montrer que le Canada ne s'intéresse pas strictement à l'économie et à la croissance à tout prix, mais qu'il accorde aussi de l'importance à la collaboration et à la protection des milieux marins.

Pour ce qui est du trafic pétrolier sur les côtes du Canada, on peut compter sur de multiples filets de sûreté aussi fiables qu'efficaces. Pensons entre autres au régime de pilotage de la marine, à la fois sûr et efficient, ou encore aux gros remorqueurs d'escorte, très puissants, qui peuvent en quelque sorte servir de gouvernail d'urgence si un pétrolier a un problème de barre, ou encore de frein à main ultrapuissant en cas de problème de propulsion.

Parmi les incidents récents, ceux qui ont impliqué le *Marathassa* et le *Simushir* ont par ailleurs exposé des failles dans les filets de sûreté. On a aussi appris dernièrement que la situation de la dotation et l'état de la flotte de la Garde côtière canadienne minent davantage la confiance de la population envers le régime de prévention actuel.

Bien que ces exemples ne concernent pas directement les activités des pétroliers, ils sont à l'avant-plan du débat public sur la sûreté du transport par pétrolier; c'est ce qui fait la complexité de notre mandat. Pour nous, en fournissant de l'information fondée sur des faits, en appuyant un processus décisionnel sur des données empiriques et en favorisant le renforcement du régime de

forward toward a vibrant marine shipping sector, one that operates at the highest level of safety and that Canadians feel part of and trust.

In closing, I would like to thank you again for having me here. I am happy to answer any questions you may have.

Senator Mercer: Gentlemen, thank you very much for being here. Mr. Campbell, as the son of a stationary engineer I understand the value of the 44,000 people you represent. My dad was not a member. He was a public servant but he would have been if he had been outside of the public service.

I want to correct something that you said, Mr. Campbell. You talked about this whole project affecting six of the ten provinces. From this committee's discussions over the past while we would like to expand that to seven of the ten provinces because of the testimony we have heard, particularly Senator MacDonald and I who have sought out testimony that would indicate the end of Energy East should not be Saint John, New Brunswick, but should be the Strait of Canso in Nova Scotia.

Our mission in life is to complete our ongoing education of the world. The reason we say the Strait of Canso is that it is the terminus right now for imports coming into the country. A large terminal is already in existence. The port is there. The difficulty with the Port of Saint John, New Brunswick, and the terminus that they are talking about building is that it will not be a land-based terminal. It will be out in the very ecologically sensitive Bay of Fundy, which is the home of many species at risk, particularly large whales that summer in the Bay of Fundy.

It is our ongoing effort to talk about the end terminus being in Nova Scotia. There is an existing gas pipeline close by that may be available in about 18 months to be reversed as we run out of gas and to save oil.

I do have one question, Mr. Campbell. One major group that will be participants and will be important to the negotiations and approval processes will be our Aboriginal people. How many members of your 44,000 members would you say are from the Aboriginal community?

Would you be able to establish programs to help train Aboriginal people as these projects move forward across the country, particularly programs aimed at young Aboriginal men and women to help construct these projects and to maintain these projects after they are constructed?

Mr. Campbell: With respect to the percentage of membership my origins come from the operating engineers Local 987 in Manitoba where I was the pipeline representative for that province for 12 years. In that time we had the Alberta Clipper Enbridge project come through the province of Manitoba. There was question with respect to Aboriginal content once we

prévention, nous jouerons un rôle névralgique pour faire du transport maritime un secteur dynamique qui mène ses activités en toute sécurité et qui inspire ainsi confiance et un sentiment d'appartenance aux Canadiens.

Pour conclure, je vous remercie une fois de plus de m'accueillir. Je répondrai à vos questions avec plaisir.

Le sénateur Mercer : Messieurs, je vous remercie de votre présence. Monsieur Campbell, en tant que fils d'un mécanicien de machines fixes, je connais pertinemment la valeur des 44 000 personnes que vous représentez. Mon père n'était pas syndiqué. Il était fonctionnaire, mais s'il n'avait pas travaillé au sein de la fonction publique, il l'aurait été.

Je tiens à rectifier l'une de vos affirmations, monsieur Campbell. Vous avez dit que le projet touche six des dix provinces. Or, si je me fie aux discussions passées du comité, on voudrait plutôt étendre cela à sept des dix provinces, car des témoignages que nous avons entendus, en particulier le sénateur MacDonald et moi, qui sommes allés les chercher, laissent entendre qu'Énergie Est devrait se terminer non pas à Saint John, au Nouveau-Brunswick, mais bien dans le détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse.

Notre mission dans la vie consiste à parfaire constamment notre connaissance du monde. Nous parlons du détroit de Canso parce que c'est actuellement par là qu'arrivent les importations au pays. Il y a déjà un gros terminal. Le port est là. Le problème avec le port de Saint John, au Nouveau-Brunswick, et du terminal qu'il est question d'y construire, c'est que ce ne sera pas un terminal terrestre. Il sera dans la baie de Fundy, une zone très sensible au plan écologique qui est l'habitat à de nombreuses espèces en péril, en particulier de grosses baleines, qui y passent l'été.

Nous nous efforçons de faire déplacer le terminal jusqu'en Nouvelle-Écosse. Il y a déjà un gazoduc pas loin, dont il serait éventuellement possible d'inverser le flux dans 18 mois environ, lorsqu'il n'y aura plus de gaz, pour sauver le pétrole.

J'ai une question, monsieur Campbell. Les Autochtones représentent l'un des grands groupes qui prendront part aux processus de négociation et d'approbation et qui y tiendront une place prééminente. Parmi les 44 000 membres de votre organisme, combien diriez-vous sont des Autochtones?

Seriez-vous en mesure de lancer des programmes pour favoriser la formation d'Autochtones lorsque les projets iront de l'avant un peu partout au pays, en particulier des programmes destinés aux jeunes Autochtones, femmes et hommes, pour qu'ils collaborent à la réalisation des projets et à l'entretien subséquent des installations?

M. Campbell : En ce qui concerne le pourcentage de membres, je viens de la section locale 987 du syndicat, au Manitoba, où j'ai représenté pendant 12 ans les travailleurs manitobains des pipelines. À l'époque, le projet Alberta Clipper d'Enbridge est arrivé au Manitoba. Il y a eu des questions sur la place faite aux Autochtones après que nous avons envoyé des membres exécuter

had dispatched our member to perform work. For Local 987 out of Manitoba we had 29 per cent of our membership that was self-identified as being members of Aboriginal communities, and that was without additional efforts.

This again goes to the importance of the operating engineers training institutes. At the request of the owner client in that project we engaged many of the Aboriginal communities and provided the training you are talking about, training that from our perspective does not only give a job but gives a career. Training and heavy equipment operation is not unique to pipeline construction so when these projects complete these same skill sets for operating heavy equipment can be applied in various industries such as road-building, sewer and water.

Our training institutes give us that advantage. Currently there are several courses being offered to Aboriginal communities outside of the pipeline industry that want their youth and their members to get the necessary skill set.

Senator Mercer: Would a large number of the other members you referred to that were involved in training in the previous project still be in the business? Do you know?

Mr. Campbell: For instance, just speaking from our experience with Local 987 in Manitoba, for a lot of the members that were given the opportunity to participate in the training membership into the union was optional. Several of the people who participated in the training went on to become members and were dispatched out to other projects as well. It speaks to the legacy of this kind of training.

Senator Mercer: Who exactly does the Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping represent? You talked about being independent and unbiased in giving advice but then you went on to tell us who funds you and you talked about the Government of Canada and if I heard you correctly the Petroleum Producers Association, et cetera.

Mr. Wiefelspuett: Yes.

Senator Mercer: I am not saying this but I anticipate that some opponents to the projects we are talking about would question the independence of the unbiased advice that you give because of the funding. Have you had that criticism?

Mr. Wiefelspuett: Oh, yes, it was the most-asked question after we launched last year. The fact is that our funding agreements do not have any strings attached. We are not told by anybody what we research. We are not told by anybody whom to talk to and how we talk about findings.

The funding provided by Transport, the Province of Alberta and CAPP, the Canadian Association of Petroleum Producers, was given at arm's length and meant to be seed funding. The idea to have an independent centre was highlighted in

le travail. Dans la section locale 987, au Manitoba, 29 p. 100 des membres s'identifiaient comme Autochtones, sans que nous ayons eu à déployer d'efforts particuliers.

Cela nous ramène à l'importance des instituts de formation des mécaniciens d'exploitation. À la demande du client propriétaire, nous avons mobilisé bon nombre des communautés autochtones et offert la formation que vous évoquez, une formation qui, à nos yeux, permet non seulement d'obtenir un travail, mais de se bâtir une carrière. La formation et la conduite de machinerie lourde ne concernent pas seulement la construction de pipelines. Lorsque les projets se terminent, les travailleurs peuvent employer leurs compétences en conduite d'équipement lourd dans diverses autres industries, comme l'aménagement routier ou la construction de réseaux d'égout ou d'aqueduc.

Notre institut de formation nous donne cet avantage. En ce moment, plusieurs cours sont offerts aux communautés autochtones, hors de l'industrie des pipelines, pour que les jeunes et les autres membres acquièrent les compétences voulues.

Le sénateur Mercer : Est-ce qu'un grand nombre des autres membres que vous avez mentionnés, ceux qui ont suivi de la formation pour un ancien chantier, sont encore dans le domaine? Le savez-vous?

M. Campbell : Par exemple, selon notre propre expérience avec la section locale 987, au Manitoba, pour beaucoup de personnes qui ont eu l'occasion de suivre la formation, l'adhésion au syndicat n'était pas obligatoire. Plusieurs des personnes qui ont suivi la formation ont cependant fini par y adhérer et elles ont été envoyées sur d'autres chantiers. Voilà qui montre l'utilité de ce genre de formation.

Le sénateur Mercer : Qui Clear Seas Centre de Transport Maritime Responsable représente-t-il exactement? Vous avez affirmé donner des conseils impartiaux en toute indépendance, mais vous avez ensuite nommé vos bailleurs de fonds; vous avez parlé du gouvernement du Canada et, si j'ai bien entendu, de l'Association des producteurs pétroliers, et ainsi de suite.

M. Wiefelspuett : Oui.

Le sénateur Mercer : Ce n'est pas ce que je dis, mais je m'attends à ce que ce financement pousse certains opposants aux projets en question à mettre en doute votre indépendance et l'impartialité des conseils que vous donnez. Vous a-t-on déjà adressé des reproches en ce sens?

M. Wiefelspuett : Oh, oui, c'est la question qui est revenue le plus souvent l'an dernier, après la fondation de l'organisme. À vrai dire, nos ententes de financement sont inconditionnelles. Personne ne nous dicte le sujet de nos travaux de recherche. Personne ne nous dit à qui parler et comment présenter nos conclusions.

Le financement que nous octroient le ministère des Transports, la Province de l'Alberta et l'Association canadienne des producteurs pétroliers n'implique aucun lien de dépendance; c'est essentiellement des fonds de démarrage. L'idée d'un centre

recommendation No. 45 in the first Tanker Safety Expert Panel report. If you read between the lines it said that we had lost the trust of the general public and needed to have an independent provider of information. That was the idea behind Clear Seas. That is why it was born.

We are in fact funded by the organizations but we are operating independently. I report to my board of directors.

Senator Mercer: That is a very good answer. I am happy to hear it. How was your board of directors chosen?

Mr. Wiefelspuett: We are a not-for-profit organization registered under the Societies Act of B.C. Members of this society are founding members of the support or associations around the support but they are very far away from us. They formed a nominating committee and the nominating committee then went out to look for board members. The board itself is a very diverse group of people. We have nine board members coming from different walks of life: from science, from industry, from oil and gas, from business and from politics. They are well described on our website.

This board is actually defending that independence. We realize that is our biggest asset and without that we would be just another association with an interest but we are not.

Senator Mercer: You described the board of directions but one group I did not hear you mention was someone from the trade union, the people who actually do the hard work at the end of the day.

Mr. Wiefelspuett: Yes, I think there is room for improvement in terms of the diversity of the membership. It is very diverse. We have an industry representative from Lloyd's Register in there so there is shipping knowledge but unions are not represented at this moment.

Senator Mercer: I would recommend that as you go through the process again.

Mr. Wiefelspuett: I will. I will pass that on. Thank you.

Senator Black: Gentlemen, thank you very much for your two tremendous presentations. I have a couple of questions for each of you, with the indulgence of the Chairman.

First of all, Mr. Campbell, I noted when you were indicating where your training centres were that you didn't have one in Quebec. That is my word; I am not sure you called them training centres. Did I hear that right?

indépendant est issue de la recommandation n° 45 du premier rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes. Lorsqu'on lit entre les lignes, on comprend que l'industrie avait perdu la confiance de la population et qu'elle devait se doter d'un fournisseur d'information indépendant. C'est l'idée derrière Clear Seas. C'est ce qui a mené à sa mise sur pied.

Ces organismes nous financent, c'est vrai, mais nous sommes tout à fait indépendants. Je rends des comptes au conseil d'administration.

Le sénateur Mercer : Voilà une excellente réponse. J'en suis ravi. Comment les administrateurs ont-ils été choisis?

M. Wiefelspuett : Il s'agit d'un organisme sans but lucratif constitué aux termes de la Loi sur les sociétés de la Colombie-Britannique. Les membres de cette société sont des membres fondateurs du soutien ou d'associations de soutien, mais ils sont très loin de nous. Ils ont formé un Comité de candidatures, et c'est le Comité de candidatures qui s'est ensuite mis à la recherche d'administrateurs. Le conseil d'administration en soi est un groupe de personnes très diversifié. Nous avons neuf administrateurs de tous les horizons : sciences, industrie, secteur des hydrocarbures, milieu des affaires, monde politique. Le site web les présente très bien.

Le conseil d'administration se porte en fait à la défense de l'indépendance de Clear Seas. Nous savons qu'elle est notre principal atout; sans elle, nous ne serions qu'une énième association au service de certains intérêts, mais ce n'est pas le cas.

Le sénateur Mercer : Vous avez expliqué qui compose le conseil d'administration, mais il y a un groupe que je ne vous ai pas entendu mentionner : les syndiqués, les personnes mêmes qui mettent la main à la pâte.

M. Wiefelspuett : En effet, je crois qu'il pourrait y avoir davantage de diversité au conseil d'administration. Il est très diversifié. Il compte un représentant de l'industrie — il travaille pour Lloyd's Register —, alors les connaissances sur le transport maritime sont là, mais les syndicats n'y sont pas représentés pour l'instant.

Le sénateur Mercer : La prochaine fois que vous lancerez le processus, je vous recommande de trouver un administrateur du milieu syndical.

M. Wiefelspuett : Je le ferai. Je passerai le mot. Merci.

Le sénateur Black : Messieurs, merci beaucoup de ces deux présentations exceptionnelles. J'ai quelques questions pour chacun d'entre vous, si le président le permet.

Tout d'abord, monsieur Campbell, j'ai remarqué, lorsque vous avez mentionné où se trouvaient les centres de formation, qu'il n'y en a pas au Québec. C'est moi qui emploie ce terme; je ne suis pas sûr que vous les ayez appelés « centres de formation ». Ai-je bien entendu?

Mr. Campbell: That is correct. Just on that question so that we are clear, in the province of Quebec anything dealing with training in the construction industry is governed by the province. All training is dealt with through the provincial agency. That is the reason Local 905 out of Quebec does not offer training.

Senator Black: That is really helpful. By way of background, being a senator from Alberta, I strongly identify and support the position that you have taken today. I enthusiastically support your agreement of July, this summer. This is a very good nation-building initiative.

This is where we are going to need your help. This is an Albertan speaking now. The opposition to energy principally rests in Quebec and Ontario. What do you believe you and your colleagues can do to assist the governments of both of those provinces to understand that this is a nation-building project? What do you intend to do?

Mr. Campbell: Our focus is to continue to participate in processes like this and to have Canadians become aware that along with three partners and our signatory contractors we are the group of Canadians that have the most experience in constructing pipelines in Canada, full stop.

Senator Black: That is why your voice is so important. You have the experience and you can address issues around safety and reliability. I would simply urge you and your colleagues to take an active and I would say quite aggressive advocacy position so that the point of view you are sharing here today is understood more broadly than in this kind of council.

Mr. Campbell: Yes, and as organizations we have recognized that has been a shortcoming. For some 62 years we have quietly gone about building a world-class pipeline infrastructure that all Canadians get to benefit from. Unfortunately or fortunately we are no longer able to quietly go about doing anything in the times we are now in. We now have to promote ourselves.

For instance, in the 2015 calendar year among all four trades we worked over seven million man-hours in pipeline construction. That was the fourth highest year in the last decade. In those seven million man-hours we had three lost time injuries. That is our safety record.

Senator Black: Tell your story. Go to the highest mountain and get the biggest megaphone in Ontario and Quebec and tell that story.

Mr. Campbell: We will do just that.

Senator Black: Thank you very much, sir. With regard to Clear Seas it is very interesting and extremely important work because you have hit the nail on the head. In large part people's anxiety

M. Campbell : C'est exact. À ce sujet, juste pour mettre les choses au clair, au Québec, tout ce qui concerne la formation dans l'industrie de la construction est réglementé par la Province. Toute la formation est offerte par l'intermédiaire de l'agence provinciale. C'est ce qui explique que la section locale 905, au Québec, n'offre pas de formation.

Le sénateur Black : C'est très instructif. Pour vous mettre en contexte, je suis un sénateur de l'Alberta, alors je suis très sensible à votre position aujourd'hui, et je l'appuie. J'appuie aussi sans réserve votre entente de juillet, cet été. C'est une excellente initiative qui contribue à jeter des ponts au pays.

Voici où nous aurons besoin de votre aide. C'est l'Albertain en moi qui s'exprime. L'opposition aux projets dans le domaine des ressources énergétiques se concentre essentiellement au Québec et en Ontario. À votre avis, comment pouvez-vous, vos collègues et vous, aider les gouvernements de ces deux provinces à comprendre que le projet jettera des ponts au pays? Qu'entendez-vous faire?

M. Campbell : Nous cherchons surtout à continuer à participer aux processus tels que celui-ci et à sensibiliser les Canadiens au fait que, de concert avec trois partenaires et les entrepreneurs signataires, nous formons le groupe de Canadiens le plus expérimenté dans la construction de pipelines au Canada, point à la ligne.

Le sénateur Black : Voilà pourquoi il est si important d'entendre ce que vous avez à dire. Vous avez l'expérience et vous pouvez répondre aux questions relatives à la sûreté et à la fiabilité. Je vous exhorte simplement, vos collègues et vous, à opter pour un militantisme dynamique, voire musclé, de manière à bien faire comprendre le point de vue que vous exprimez aujourd'hui à un auditoire plus large qu'à un groupe tel que le nôtre.

M. Campbell : Oui, et, en tant qu'organisme, nous reconnaissons qu'il s'agit d'une lacune. Depuis une bonne soixantaine d'années, nous bâtissons sans tambour ni trompette des pipelines de calibre mondial, au profit de tous les Canadiens. Malheureusement, ou heureusement, de nos jours, on ne peut plus procéder ainsi. Maintenant, nous devons faire notre promotion.

Par exemple, en 2015, les quatre corps de métier ont consacré, au total, plus de sept millions d'heures-personnes à la construction de pipelines. C'est la quatrième année en importance parmi les dix dernières. Or, en sept millions d'heures-personnes, nous n'avons recensé que trois blessures ayant entraîné une absence. Voilà notre bilan au chapitre de la sécurité.

Le sénateur Black : Racontez votre histoire. Rendez-vous sur le plus haut sommet, trouvez le plus gros porte-voix et claironnez cela en Ontario et au Québec.

M. Campbell : C'est exactement ce que nous ferons.

Le sénateur Black : Merci beaucoup, monsieur. En ce qui concerne Clear Seas, l'organisme accomplit un travail très intéressant et extrêmement important. Vous avez vu juste : dans

around pipelines is what happens at the end of the pipe. I mean there is concern about that but the stats show that there is not a great worry about pipeline issues on land. The work you are doing is critical.

I have a couple of specific questions for you and then a more general question. In terms of the existing moratorium on the West Coast respecting shipping what is your view of that, please?

Mr. Wiefelspuett: The moratorium does not exist yet. It is coming up. We will learn about it in October. That is our information from Transport Canada. We have taken a position regarding the moratorium. We cannot influence it in any way but we said that if it happens we would like to be a solution to questions, answers and problems that might arise or might need to be answered during the period of that moratorium.

What is it that we need to find out during that moratorium that we do not know today about safe and sustainable marine shipping? There are some good areas for research that we could start and complete within I guess a period of five to ten years. We could then really present a solution for safe and sustainable marine shipping for oil and gas and for any other type of ships. The moratorium on the North Coast provides that opportunity.

We have tanker traffic already in Vancouver. We have the other pipeline discussion concluding sometime this year. Again we will have probably a lot of very controversial discussions and reactions about this pipeline event.

We will provide fact-based, evidence-based information on tanker traffic. As I said before we have accident safety layers in the tanker industry. We have excellent safety cultures in the tanker industry. We are working to substantiate that the risk of shipping in my view is in the areas where we have less supervised cargoes. A potash bulk carrier flagged in Panama would be in my view a ship that was carrying a high-risk profile. We see breakdowns in these ships more frequently.

The idea to present just information about tankers eliminates and refocuses the discussion to something everybody believes is risky anyways. The real risk in shipping is in the areas where we do not have such supervision or such deep safety cultures, and that is what we are working toward improving.

Senator Black: Do I hear you to say that in your scientific and professional view a moratorium preventing tanker traffic on the northwest coast of British Columbia is unnecessary?

l'ensemble, les craintes entourant les pipelines concernent ce qui se passe à la sortie de la conduite. Je veux dire, c'est ce qui suscite des réserves, sauf que les statistiques prouvent qu'il n'y a pas grand-chose à craindre avec les pipelines terrestres. Vous accomplissez un travail déterminant.

J'ai quelques questions précises pour vous, puis une plus générale. Que pensez-vous du moratoire sur le transport de pétrole qui est en vigueur sur la côte Ouest?

M. Wiefelspuett : Le moratoire n'est pas encore en vigueur. Il s'en vient. Nous en apprendrons davantage en octobre. C'est l'information que nous tenons de Transports Canada. Nous avons pris position à ce sujet. Nous ne pouvons pas exercer la moindre influence, mais nous avons dit que, s'il se concrétise, nous aimerions être une solution aux questions et aux problèmes susceptibles de se présenter ou de nécessiter une réponse pendant qu'il sera en vigueur.

Que faut-il apprendre pendant la durée du moratoire, qu'ignore-t-on encore à propos du transport maritime sûr et durable? Il y a de bonnes questions qui méritent de faire l'objet de recherches. Nous pourrions commencer des travaux en ce sens et les terminer en, disons, cinq à dix ans. Il serait alors possible de proposer une solution concrète pour favoriser un transport maritime sûr et durable, que les navires transportent des hydrocarbures ou autre chose. Le moratoire sur la côte Nord est l'occasion de le faire.

Il y a déjà des pétroliers à Vancouver. Les discussions à propos de l'autre pipeline se concluront cette année. La décision dans ce dossier suscitera sans doute encore beaucoup de réactions et de débats hautement controversés.

Nous fournissons de l'information sur la circulation de pétroliers qui repose sur des faits, sur des données empiriques. Comme je l'ai déjà dit, l'industrie du transport maritime de pétrole dispose de filets de sûreté. Elle a une profonde culture de la sécurité, sur tous les plans. Nous cherchons à prouver que, en matière d'expédition, les risques concernent selon moi les secteurs où les cargos sont peu supervisés. Un vraquier battant pavillon panaméen qui transporte de la potasse présente à mon avis un profil de risque élevé, car, avec ce genre de navire, les défaillances sont plus fréquentes.

Fournir exclusivement des renseignements sur les pétroliers tue le débat et le recentre sur quelque chose qui, pour tout le monde, semble de toute façon dangereux. Or, le vrai danger en matière de transport maritime vient des endroits où la supervision est insuffisante ou encore où la culture de la sécurité n'est pas aussi profondément ancrée qu'ici; c'est justement ce que nous voulons améliorer.

Le sénateur Black : Vous ai-je bien entendu dire que, selon votre opinion scientifique et professionnelle, il est inutile d'imposer un moratoire sur la circulation de pétroliers le long des côtes du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique?

Mr. Wiefelspuett: I am not saying that. I am saying it is an opportunity. Let me talk a bit more about how we work. In our work we are very keenly interested in learning from community at all levels about their concerns. We have developed an engagement process which we term an issues-based engagement process.

In that process we are identifying issues so tanker safety might be an issue. Then we identify regionally because very often it is regional issues. Who are the stakeholders actually engaged or concerned by that issue? Then we go out to talk to every one singly or by themselves to understand their concerns, listen to their concerns and understand their perceived risks.

We want to create a workshop where everybody comes together where we facilitate an information exchange, where we share what we have learned. In that workshop the ultimate objective is not to present a solution but to agree on the problem. If we can manage that then we can actually find solutions looking forward that other people will also agree on. If we agree on the problem we can agree on the methodology and we can agree on the solution and we can move forward.

We did not ask for the moratorium in northern B.C., but I would think there are some elements of the proposed shipping routes that are not fully and independently researched and presented. There are gaps in the presentations we have seen from proponents.

Senator Black: Do you understand that the Government of Canada is currently doing a consultation around the moratorium and the validity of the moratorium, et cetera?

Mr. Wiefelspuett: Yes.

Senator Black: Will you be presenting to that?

Mr. Wiefelspuett: We have already had contact with Transport on that. We have given our position and expressed our willingness to participate as an independent provider of information. We are also preparing a submission for that consultation.

Senator Black: Generally speaking we have heard from a number of witnesses that the current state of the ability to clean up in the event of an oil spill and all issues generally related to marine transport respecting Canada are as good as any in the world. Do you agree?

Mr. Wiefelspuett: I think we have a particularly interesting challenge in Canada. We have the longest coastline of any country in the world and we have a lot of ground to cover with rather few assets in place. Our assets are old. It is undeniable. That I agree with. We have fantastic rules and regulations and we have plans and processes, but we fall short on enforcing regulations because of capacity. We fall short on being able to respond to an emergency with the right capacity or with the right assets.

M. Wiefelspuett : Ce n'est pas ce que je dis. Je dis que cela représente une occasion à saisir. Je me permets d'en dire un peu plus sur notre façon de travailler. Nous nous intéressons vivement à ce que les membres de notre communauté, à tous les niveaux, peuvent nous apprendre sur ce qui les préoccupe. Nous avons mis au point un processus de mobilisation; nous l'appelons le processus de mobilisation contextuelle.

Ce processus permet de cerner des enjeux; sûreté des pétroliers pourrait en être un. Nous faisons ensuite la même chose sous l'angle régional, car il s'agit bien souvent d'enjeux régionaux. Qui sont réellement les parties en cause ou préoccupées par un enjeu? Nous nous adressons ensuite à chacune d'elles pour prendre connaissance de leurs réserves pour les comprendre et aussi saisir quels sont les risques qu'elles perçoivent.

Nous voulons créer un atelier où tout le monde peut se rassembler pour faciliter la mise en commun d'information et la communication des leçons tirées de diverses expériences. L'objectif ultime de l'atelier, ce n'est pas de présenter une solution, mais de convenir de ce qui pose problème. En y arrivant, nous pourrions enfin trouver des solutions qui conviendront également aux autres. En nous entendant sur ce qui pose problème, nous pouvons nous entendre sur la méthode à appliquer, nous pouvons nous entendre sur la solution voulue et nous pouvons mettre les choses en branle.

Nous n'avons pas réclamé le moratoire dans le Nord de la Colombie-Britannique, mais j'imagine que certains tronçons des routes de navigation proposées n'ont pas fait l'objet de recherches indépendantes et approfondies. Il existe des zones d'ombre dans les présentations de certains promoteurs.

Le sénateur Black : Savez-vous que le gouvernement du Canada mène actuellement des consultations sur le moratoire, sa validité et ainsi de suite?

M. Wiefelspuett : Oui.

Le sénateur Black : Y ferez-vous une présentation?

M. Wiefelspuett : Nous avons déjà communiqué avec le ministère des Transports à ce sujet. Nous avons présenté notre position en exprimant notre volonté de participer au processus à titre de fournisseur d'information indépendant. Nous préparons également un mémoire pour ces consultations.

Le sénateur Black : Globalement, bien des témoins nous ont dit qu'au Canada, la capacité actuelle de nettoyage en cas de déversement de pétrole et tous les aspects se rapportant au transport maritime sont aussi bons que ceux de n'importe quel autre pays au monde. Êtes-vous d'accord?

M. Wiefelspuett : Je crois que le Canada doit relever un défi particulièrement intéressant. Nous avons le plus long littoral au monde et nous devons couvrir beaucoup de terrain avec fort peu de ressources. Nos ressources ont de l'âge. C'est indéniable. Je suis d'accord sur ce point. Nous avons d'excellents règlements, ainsi que des plans et des processus, mais notre capacité ne nous permet pas de les faire respecter. Nous n'arrivons pas à répondre à une urgence avec la capacité ou les ressources adéquates.

I don't know if you are familiar with the case of *Simushir*. The *Simushir* was a vessel that lost power off the coast of Haida Gwaii two years ago and drifted toward the coast. It was not a tanker. It was a general cargo vessel and it carried several hundred or maybe a thousand tonnes of heavy fuel onboard. It came very close to hitting the shore on Haida Gwaii. The ability to intercept or the ability to launch the tug of opportunity concept did not seem to be there.

The Coast Guard made a valiant effort. They sent a ship from Victoria up there. They got to the ship in time. They attached a towline and pulled it out a bit. The towline broke. They attached another towline. That towline broke too and the third line actually saved the day. They got the ship far enough out before a tug of opportunity could actually come and take over. Time was won, but it was really, really narrow.

I learned only recently that the last towline actually was not a towline but was a mooring line. They made a valiant effort. They threw everything they had at the battle, but ultimately I would say there was a response gap that we identified in that situation.

Senator Black: Prudently, in terms of the work this committee is doing, we should be identifying these deficiencies.

Mr. Wiefelspuett: I think so, yes.

Senator Black: Are you able either now or perhaps in a subsequent document to identify from your point of view what you think the deficiencies are in respect of the ability to clean up and patrol and protect our coastal assets?

Mr. Wiefelspuett: Our research is actually dedicated to addressing those right now. I can talk and give opinions but we need to be able to substantiate that. We are working on this right now. We have interesting work that will become available at the end of next year, but in the meantime we can release certain information about that particular issue.

Senator Black: Perhaps the clerk can connect with you to get that.

Mr. Wiefelspuett: Yes.

Senator Black: That would be useful because the point is that the marine industry directly impacts the ability to get pipelines built.

Mr. Wiefelspuett: Yes, absolutely.

Senator Black: If there is an issue there we had better flag and fix it.

Mr. Wiefelspuett: Yes. I would like to point out as I said in my presentation that we have some excellent safety layers and cultures in place. Marine pilotage is one of them where marine pilots come onboard and help the ships come in without hitting the rocks and of course there are the escorting tugs that actually are tethered.

Je ne sais pas si vous avez entendu parler du *Simushir*. Le *Simushir* est un navire qui est tombé en panne au large des côtes de Haida Gwaii il y a deux ans et qui est parti à la dérive vers la côte. Ce navire n'était pas un pétrolier, mais un navire de charge classique. Il transportait plusieurs centaines, voire un millier de tonnes de combustible lourd à son bord. Il est passé très près de s'échouer sur la côte de Haida Gwaii. On aurait dit que la capacité d'intercepter ou d'utiliser le système des remorqueurs d'intervention occasionnelle était inexistante.

La Garde côtière a fait un vaillant effort. Elle a envoyé un bateau de Victoria jusqu'à l'archipel. Celui-ci est arrivé à temps. Les gardes-côtes ont attaché un câble de remorquage et ont tiré un peu le bateau, mais le câble s'est rompu. Ils en ont attaché un autre, qui s'est également rompu. Finalement, un troisième câble a permis d'éviter la catastrophe. Ils ont réussi à éloigner suffisamment le navire, jusqu'à ce qu'un remorqueur d'intervention occasionnelle puisse prendre la relève. Ils ont gagné du temps, mais nous l'avons échappé belle.

J'ai appris tout récemment que le câble de remorquage était en fait un câble d'ancrage. Les gardes-côtes ont fait un vaillant effort. Ils ont utilisé tout ce qu'ils avaient, mais je dirais qu'en fin de compte, nous avons constaté que l'intervention, dans ce cas, présentait des lacunes.

Le sénateur Black : Par prudence, dans le cadre des travaux du comité, nous devrions cerner ces lacunes.

M. Wiefelspuett : En effet, je le crois.

Le sénateur Black : Seriez-vous en mesure en ce moment ou bien dans un autre document d'indiquer quelles sont, à votre avis, les lacunes touchant la capacité de nettoyer, de patrouiller et de protéger nos ressources côtières?

M. Wiefelspuett : C'est justement ce sur quoi portent nos recherches actuellement. Je peux parler et donner des opinions, mais il nous faut étayer le tout. Nous y travaillons en ce moment même. Nous avons des travaux intéressants qui seront disponibles à la fin de l'an prochain. D'ici là, nous pouvons diffuser certains renseignements sur ce point en particulier.

Le sénateur Black : Le greffier pourra peut-être communiquer avec vous à ce sujet.

M. Wiefelspuett : Oui.

Le sénateur Black : Il s'agirait de renseignements utiles puisque l'industrie maritime a des répercussions directes sur la capacité de construire des pipelines.

M. Wiefelspuett : Oui, absolument.

Le sénateur Black : S'il y a un problème de ce côté, il serait bon de le signaler et de le régler.

M. Wiefelspuett : Oui. J'aimerais souligner que, comme je l'ai dit dans ma présentation, nous avons des filets de sûreté et une culture de sécurité en place qui sont excellents. Le pilotage maritime en fait partie : les pilotes montent à bord pour aider les navires à accoster sans frapper d'écueils. N'oublions pas non plus les remorqueurs d'escorte arrimés au navire.

We saw a reasonably advanced move by Kinder Morgan to say that beyond regulations we also need tugs around the southern tip of Vancouver Island. It is a very interesting decision they have made. It is a cost-carrying decision but they are proactive and that is an element of prevention.

My earlier point focusing on prevention is a very important part. It is not just talking about it. It is also doing everything we can to prevent bad things from happening.

Senator Black: That is very helpful. Thank you both very much.

Senator Neufeld: Mr. Campbell, I must have missed it, but tell me how many members you have in Canada.

Mr. Campbell: We have 54,000 members.

Senator Neufeld: Of that 54,000 are 27 per cent indigenous folks?

Mr. Campbell: No. I spoke to my experience with Local 987 in Manitoba and referenced one particular project dealing with who was actually dispatched out to work. That was where that number of 29 per cent came from.

Senator Neufeld: What would it be out of the 54,000 then?

Mr. Campbell: I do not have that number.

Senator Neufeld: Is there some way that you can provide that to the committee? Is there some way you could get that information?

Mr. Campbell: I could certainly look into that and provide it to the clerk.

Senator Neufeld: You can provide it to the clerk and in that way all of us would get that information.

You said another thing about First Nations folks. I am talking about Manitoba again and the 29 per cent. You said some of them decided to join so I assume some of them did not. Would I be correct in assuming that?

Mr. Campbell: It was voluntary, yes.

Senator Neufeld: If it is voluntary how many of the 29 per cent that self-identified actually joined your union in Manitoba?

Mr. Campbell: The 29 per cent that I referenced were not part of any initiative to have Aboriginal members participate in construction. That was 29 per cent of our membership in Manitoba. They were already members of the union working through the union.

Senator Neufeld: I am confused.

La pétrolière Kinder Morgan a fait preuve d'audace en déclarant qu'en plus des règlements, il faut aussi des remorqueurs à la pointe sud de l'île de Vancouver. La décision qu'elle a prise est fort intéressante. Il s'agit d'une décision comportant des coûts, mais l'entreprise est proactive et c'est un élément de prévention.

L'argument que j'ai fait valoir plus tôt sur la prévention est un volet fort important. Il ne suffit pas d'en parler. Il faut aussi tout faire pour empêcher qu'un incident se produise.

Le sénateur Black : Voilà qui est fort utile. Merci beaucoup à vous deux.

Le sénateur Neufeld : M. Campbell, l'information m'a sans doute échappé, mais combien de membres comptez-vous au Canada?

M. Campbell : Nous avons 54 000 membres.

Le sénateur Neufeld : Parmi ces 54 000 personnes, y en a-t-il 27 p. 100 qui sont autochtones?

M. Campbell : Non. J'ai parlé de mon expérience à la section locale 987, au Manitoba, dans le cadre d'un projet particulier visant à savoir qui était affecté à des travaux. Voilà d'où vient le 29 p. 100.

Le sénateur Neufeld : Quelle serait leur proportion parmi les 54 000 dans ce cas?

M. Campbell : Je n'ai pas ce chiffre.

Le sénateur Neufeld : Seriez-vous en mesure de fournir ce renseignement au comité? Vous serait-il possible de l'obtenir?

M. Campbell : Je peux certainement m'informer et fournir le renseignement au greffier.

Le sénateur Neufeld : Vous pouvez le fournir au greffier. Ainsi, nous aurons tous ce renseignement.

Vous avez dit autre chose au sujet des membres des Premières Nations. Je reviens au Manitoba et au 29 p. 100. Vous avez dit que certains ont choisi de se joindre au syndicat. Je présume qu'il y en a d'autres qui ne l'ont pas fait. Ma supposition est-elle exacte?

M. Campbell : Oui, c'est sur une base volontaire.

Le sénateur Neufeld : S'il s'agit d'une base volontaire, combien des 29 p. 100 ayant indiqué leur appartenance ont-ils joint votre syndicat au Manitoba?

M. Campbell : Le 29 p. 100 dont j'ai parlé ne s'inscrivait dans aucune initiative visant à faire participer des membres autochtones à la construction. Il s'agit de 29 p. 100 de nos membres au Manitoba. Ils étaient déjà membres du syndicat et travaillaient par l'intermédiaire de celui-ci.

Le sénateur Neufeld : Je ne comprends pas.

Mr. Campbell: That was 29 per cent of our general membership dispatched out to that project. No initiative was made on the part of Enbridge or the local union to augment those numbers. Those are the numbers for that project of our regular members that were dispatched out to work.

Senator Neufeld: And they are all members, that 29 per cent in Manitoba.

Mr. Campbell: Yes, yes.

Senator Neufeld: Then they would get dispatched to other jobs exactly the same as anybody else.

Mr. Campbell: That is exactly right.

Senator Neufeld: You made a statement that 90 per cent of the workforce would come from each jurisdiction if in fact it goes ahead.

Mr. Campbell: Correct.

Senator Neufeld: I have been around pipelines a bit in my life. I spent a good part of my life in the oil and gas industry. My experience has been that when it comes time to get the pipe built, you get on with it. At the end of the day they may come from all kinds of jurisdictions. I am speaking about British Columbia specifically. I mean if we do not have enough welders they come from Alberta. In fact they come from Alberta to start with even if some of our welders aren't working. That is the way you can cross borders.

What kind of a process will you put in place to actually make sure that the public knows and there is some way of identifying that actually 90 per cent of the workforce is coming from let's say Manitoba, Ontario, Quebec or New Brunswick? How do you do that? It is fine to say it. I mean it is great because everybody will love you for it, but at the end of the day there will be some people who say they are not working and there are too many from some other provinces here.

Mr. Campbell: I guess that is the accountability that comes with the collective agreement being in place. Just to clarify, the operating engineers union does not represent the welders.

Senator Neufeld: I am using welders as an example.

Mr. Campbell: Right.

Senator Neufeld: I will use heavy equipment operators because they come from Alberta to British Columbia.

Mr. Campbell: Right. As I stated the collective agreement governing pipeline construction is national in scope but it respects the autonomy of the provinces. For instance, Local 793 in the province of Ontario for that phase of the Energy East project would be governed by their manning requirements which set out that only 10 per cent of their principal operators can come and work from out of province.

M. Campbell : Je disais que 29 p. 100 de nos membres réguliers ont été affectés au projet. Enbridge et la section locale n'ont pas cherché à augmenter ce nombre. Il s'agit du chiffre correspondant à nos membres réguliers ayant été affectés à ce projet en particulier.

Le sénateur Neufeld : Les 29 p. 100 au Manitoba sont tous des membres.

M. Campbell : Oui, oui.

Le sénateur Neufeld : Ils pourraient donc être affectés à d'autres emplois, comme toute autre personne.

M. Campbell : C'est exact.

Le sénateur Neufeld : Si le projet va de l'avant, vous avez déclaré que 90 p. 100 de la main-d'œuvre viendrait de chaque province.

M. Campbell : C'est exact.

Le sénateur Neufeld : Au cours de mon existence, j'ai passé un peu de temps dans le secteur des pipelines. J'ai eu une longue carrière dans l'industrie pétrolière et gazière. L'expérience m'a appris que quand vient le temps de construire le pipeline, vous passez à l'action. Au bout du compte, les travailleurs peuvent venir de partout. Je parle en particulier de la Colombie-Britannique. Si nous manquons de soudeurs, ils viennent de l'Alberta. En fait, ils viennent dès le départ de l'Alberta même si les soudeurs britanno-colombiens sont au chômage. Voilà comment on franchit des frontières.

Quel processus mettez-vous en place pour vous assurer que la population est au courant et qu'il y a une façon de vérifier que 90 p. 100 de la main-d'œuvre vient, par exemple, du Manitoba, de l'Ontario, du Québec ou du Nouveau-Brunswick? Comment vous y prendrez-vous? C'est bien de le dire. J'entends par là que tout le monde vous en sera très reconnaissant, mais il y aura éventuellement des gens qui diront qu'ils ne travaillent pas et qu'il y a trop de travailleurs venant d'autres provinces sur place.

M. Campbell : Je suppose que c'est la reddition de compte qui va de pair avec la convention collective. J'aimerais préciser que le syndicat des conducteurs et mécaniciens de machinerie lourde ne représente pas les soudeurs.

Le sénateur Neufeld : J'utilisais les soudeurs comme exemple.

M. Campbell : Je vois.

Le sénateur Neufeld : Je ferai appel à des conducteurs de machinerie lourde parce qu'ils viennent de l'Alberta à la Colombie-Britannique.

M. Campbell : Je vois. Comme je l'ai indiqué, la convention collective qui régit la construction des pipelines a une portée nationale, mais elle respecte l'autonomie des provinces. Par exemple, pendant la phase du projet Énergie Est en Ontario, la section locale 793 de cette province sera régie par ses exigences en matière de dotation en personnel qui prévoient que seulement 10 p. 100 de ses conducteurs principaux peuvent venir de l'extérieur de la province pour y travailler.

It is kind of layered accountability. They have accountability to their membership to ensure that those numbers are maintained. That helps to assure that is the case. If the necessary skill sets can be found within that jurisdiction then those individuals are dispatched out to work.

Senator Neufeld: If you are short 500 equipment operators when you hit Quebec and it is over the 10 per cent and you do not have that many members in Quebec, what do you do?

Mr. Campbell: We have done labour capacity studies with respect to not only Energy East. The great challenge is that depending on the timing of a lot of these projects many of them could be layered one upon another. We have done labour capacity studies and we do not see us having a shortage of heavy equipment operators, let alone a shortage of 500 heavy equipment operators.

Senator Neufeld: I only use that as an example. I do not know about 500. I am just asking you as an example. Don't take that literally. I am just trying to figure out how you actually enforce the 90 per cent. Don't get me wrong. I think it is very good policy. It is just interesting how you would ensure that absolutely happens.

Mr. Campbell: I guess it would not be a policy that would be enforced. To your question, it would not be a provision enforced to the detriment of a particular project or a particular contractor. At the end of the day we are in the business of building these projects to the highest of standards in the necessary timelines. We have the ability to draw from a national workforce, but the focus or the point was that the offer of first employment would go to those individuals that call that province home.

Senator Neufeld: There is some wiggle room. I appreciate that.

You talked about a project and that happened to be Energy East. That is great. I have no qualms about that. Is that because they signed an agreement with the four unions and the other two projects, Kinder Morgan or Northern Gateway, which are just as important to the oil and gas industry, or at least one of them? Why did you pick Energy East? Is it because you had a signed agreement with TransCanada? It hasn't even started the process yet under the National Energy Board.

Mr. Campbell: It touched upon the order of reference that dealt with your study of the broadest possible distribution of the benefits. This project spanned six or seven provinces depending on your opinion. It had these built-in mechanisms for ensuring that the Canadians along those rights-of-way would get the opportunity to work. I just wanted to make sure that memorandum and its implications were understood by the committee.

C'est une forme de reddition de compte à plusieurs niveaux. Le syndicat doit s'assurer que les chiffres sont respectés et en rendre des comptes à ses membres. Cela aide à faire en sorte que c'est le cas. S'il est possible de trouver les compétences nécessaires dans la province, les personnes sont affectées aux travaux.

Le sénateur Neufeld : Imaginons qu'en arrivant au Québec, il vous manque 500 conducteurs de machinerie, que c'est plus que le 10 p. 100, et que vous n'avez pas suffisamment de membres dans cette province, que faites-vous?

M. Campbell : Nous avons fait des études sur la capacité en matière de main-d'œuvre, et pas seulement pour Énergie Est. Le grand défi, c'est que selon le calendrier des projets, il pourrait y avoir de multiples chevauchements. Nous avons réalisé des études sur la capacité en matière de main-d'œuvre et nous n'envisageons pas de pénurie de conducteurs de machinerie lourde, et encore moins une pénurie de 500 conducteurs de machinerie lourde.

Le sénateur Neufeld : Ce n'était qu'un exemple. Je ne sais pas si ce serait 500. Je vous pose la question à titre d'exemple. Ne prenez pas ce chiffre littéralement. J'essaie simplement de comprendre comment vous ferez respecter la règle du 90 p. 100. Ne vous méprenez pas. Je crois que c'est une excellente politique. Il est intéressant de savoir comment vous feriez en sorte de la respecter pleinement.

M. Campbell : Je ne crois pas que la politique serait appliquée. Pour répondre à votre question, il ne s'agit pas d'une clause qui serait appliquée au détriment d'un projet ou d'un entrepreneur particulier. Au bout du compte, notre travail consiste à construire ces projets selon les normes les plus élevées qui soient en respectant les échéanciers établis. Nous pouvons faire appel à une main-d'œuvre nationale, mais je voulais faire valoir que les emplois seraient d'abord offerts aux personnes qui habitent la province.

Le sénateur Neufeld : Il y a une marge de manœuvre. Je comprends.

Vous avez parlé d'un projet : Énergie Est. C'est fantastique. Je n'hésite pas à le dire. Est-ce parce qu'ils ont signé une entente avec les quatre syndicats et les deux autres projets, Kinder Morgan ou Northern Gateway, qui sont tout aussi importants pour l'industrie pétrolière et gazière, ou du moins, l'une d'entre elles? Pourquoi avez-vous choisi Énergie Est? Est-ce parce que vous avez signé une entente avec TransCanada? Le processus relevant de l'Office national de l'énergie n'a même pas encore amorcé pour ce projet.

M. Campbell : Il touche à l'ordre de renvoi de votre étude concernant la répartition optimale des bénéfices. Le projet Énergie Est traverserait six ou sept provinces, selon l'opinion. Il dispose de mécanismes intégrés garantissant aux Canadiens le long des emprises d'avoir la possibilité de travailler. Je voulais simplement m'assurer que le comité comprend bien le protocole d'entente et ses répercussions.

We are in the business of getting our members out to work to build pipelines. I am sure that our contractors will be looking at the Kinder Morgan work just as they will be looking at this other work as well. There will be an opportunity for our members to get out to work, but I cannot say with the same level of certainty who may get that work because we do not know the results of the bidding process.

With the Energy East project we can say with certainty that when it comes to construction and it being at that shovel-ready process this is not going to be a circumstance where we have a multinational company from Italy or Spain potentially bringing in some of their own workforce to do the work. From the ownership to the supervision right down to the labour, this is going to be a project built by Canadians. I guess that is the point I wanted to drive home. It was not to take anything away from the other projects but just simply to make sure the committee was aware of this level of commitment to Canadians.

Senator Neufeld: I appreciate that. I have another couple of quick questions for the other presenter.

At least I am aware that the Canadian Coast Guard is woefully inadequate. We have done studies. I chair the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources and we have heard testimony about that. I appreciate that when we are talking about Vancouver we are not talking so much about the Coast Guard. Is it not private companies that are engaged to provide cleanup and all of those kinds of services as compared to the North Coast, or do I misunderstand?

Mr. Wiefelspuett: No, you have the right understanding. The Coast Guard is not the response organization that actually has the assets, the booms and skimmers to get the oil back, but the Coast Guard will take a role as incident commander in case of those events.

I talked about safety. Safety in the marine environment is created by safety layers and safety culture. Safety layers are rules and regulations. They are the technology of the ships, the Coast Guard, Port State Authority that enforces compliance, nav aids, navigational systems, communications and vessel traffic services. Those are all the layers around the ship that have to be fully equipped to function as it approaches or passes our coastline.

I do not know if you have heard about the Swiss cheese model, but if you can align the holes in all the layers, you pierce right through and then have an incident or an accident. There is room for improvement in padding those safety layers. The Coast Guard can play a much more important role than they are able to today. It is not for lack of willingness. It is just for lack of assets, capacity and staffing.

The response corporation is in my comment about marine emergency planning. It would be the second phase of an emergency. This is when it happened, when we failed in the safety layer regime. There we have private companies. On the East Coast and West Coast we have the response corporations. They

Notre objectif est de faire travailler nos membres à la construction de pipelines. Je suis convaincu que nos entrepreneurs envisageront les travaux du projet Kinder Morgan de la même façon que les autres travaux. Les membres auront l'occasion d'y travailler, mais je ne peux pas affirmer avec le même degré de certitude qui obtiendra du travail, car nous ne connaissons pas les résultats du processus d'appel d'offres.

Dans le cas du projet Énergie Est, nous avons la certitude qu'à l'étape de la construction, lorsque les travaux commenceront, il n'y aura pas de multinationale espagnole ou italienne qui fera venir des travailleurs de son propre pays pour faire les travaux. De la propriété à la surveillance en passant par la main-d'œuvre, ce projet sera construit par des Canadiens. Voilà, je suppose, le point que je voulais bien faire comprendre. Je ne veux rien enlever aux autres projets, je voulais simplement m'assurer que le comité est au courant du niveau d'engagement envers les Canadiens.

Le sénateur Neufeld : Je comprends. J'ai quelques autres petites questions pour l'autre présentateur.

Au moins je suis au courant de la totale inadéquation de la Garde côtière canadienne. Nous avons réalisé des études. Je préside le Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles et nous avons entendu des témoignages à ce sujet. Je suis conscient que lorsque nous parlons de Vancouver, il est moins question de la Garde côtière. Ne retient-on pas les services d'entreprises privées pour s'occuper du nettoyage et de ce genre de choses contrairement à la côte Nord, ou bien ai-je mal compris?

M. Wiefelspuett : Non, vous avez bien compris. La Garde côtière n'est pas l'organisme d'intervention qui a les ressources, les barrages flottants et les écrémurs pour récupérer le pétrole, mais elle prendra le rôle de commandant du lieu de l'incident advenant un déversement.

J'ai parlé de sécurité. La sécurité dans le milieu maritime est le résultat d'une culture de sécurité et de filets de sûreté. Les filets de sûreté ce sont les règlements, la technologie à bord des navires, la Garde côtière et l'autorité de l'État du port qui assurent le respect de la réglementation, les aides à la navigation, les systèmes de navigation ainsi que les services de communications et ceux du trafic maritime. Voilà tous les filets de sûreté dont le navire doit être équipé pour s'approcher de nos côtes ou les longer.

Je ne sais pas si vous avez entendu parler du modèle du fromage suisse, mais si vous pouvez aligner tous les trous, vous avez une brèche, suivie d'un incident ou d'un accident. Il y aurait moyen d'améliorer ces filets de sûreté. La Garde côtière peut jouer un rôle beaucoup plus important que celui qu'elle est en mesure de tenir actuellement. Ce n'est pas la volonté qui manque, c'est simplement le manque de ressource, de capacité et de personnel.

J'ai parlé de la société d'intervention maritime dans mes commentaires sur la planification en cas d'urgence maritime. Il s'agirait de la deuxième étape en cas d'urgence. C'est là que la série de filets de sûreté a failli. Nous avons affaire à des entreprises privées. Sur la côte Est et la côte Ouest, il y a des sociétés

are funded by the shipping industry. They have contracts with these organizations in place and they are benchmarked against international standards.

I am not saying they are not meeting these standards. I think they are doing even better than that on the West Coast for sure, but in the Greater Vancouver area there is a six-hour response time. That is what they are designed to do. That is their commitment. Six hours of response time is a long time for oil in the water. It does not matter if it is 500 litres or 1,000 litres or 10,000 litres. If a drop of oil hits Kitsilano Beach in Vancouver it is a massive public relations disaster for the city and for the industry. It does not even matter if it comes from a tanker. This is why I am saying we need to go toward prevention.

It is very important to talk about our safety layers we have and make sure everybody understands that we have those in place. We have to be honest about the gaps and change the narrative. Today we hear the widely-accepted statements many times that there is no such a thing as zero risk. It is true. We all agree with that. There is no such thing as zero risk.

Another statement is that there is no such thing as absolute safety. When we start talking about absolute safety we create a completely different mindset. It was very encouraging to hear Kevin Obemeyer, CEO and President of the Pacific Pilotage Authority, saying in a recent presentation that we had 99.99 per cent safe pilotage and that he wanted to live to see it be 100 per cent safe.

I heard the representative of a pipeline company in California talk about a spill. I cannot remember the name, I apologize. It was a land spill that seeped into the beaches and out into the water. After he described the intense cleanup they did, which must have been very expensive and was very thorough, he said we had a 99.999 per cent safety record and we could make it 100.

In the same way that we say zero risk does not exist we also know absolute safety does not exist. By talking about it and by making sure that everybody understands we are doing everything to prevent bad things from happening, we are changing the mindset completely around the issue. I think that is the important part.

Senator Neufeld: I think you are doing great things. For instance, on the North Coast Douglas Channel going into Kitimat or Terrace you can meet with organizations relatively easy because it is a small population. How do you manage in a city the size of Vancouver to get actual factual information out? How do you get that out to the general public?

That is what people are talking about. You do not have the social licence so most people have never heard about your organization or even the Coast Guard. They may say they don't

d'intervention maritime. Elles sont financées par l'industrie du transport. Elles ont des contrats avec les organisations en place, et elles sont évaluées par rapport à des normes internationales.

Je ne dis pas qu'elles ne respectent pas ces normes. Je suis même convaincu que sur la côte Ouest, elles les dépassent. Toutefois, dans la région du Grand Vancouver, le temps de réponse est de six heures. Voilà ce qu'elles sont censées faire. C'est leur engagement. Un temps de réponse de six heures lorsqu'il y a du pétrole dans l'eau, c'est long. Peu importe que ce soit 500 litres, 1 000 litres ou 10 000 litres. Si une goutte de pétrole se retrouve sur la plage Kitsilano, à Vancouver, ce sera un véritable désastre en matière de relations publiques pour la ville et l'industrie. Que le pétrole s'écoule d'un pétrolier importe peu. Voilà pourquoi je pense que nous devons privilégier la prévention.

Il est fort important de parler de nos filets de sûreté et de nous assurer que tout le monde sait que ceux-ci sont en place. Il faut parler honnêtement des lacunes et tenir un autre discours. Aujourd'hui, nous entendons régulièrement des déclarations largement acceptées indiquant que le risque zéro n'existe pas. C'est vrai. Nous sommes tous d'accord avec cela. Le risque zéro n'existe pas.

Il y a aussi une autre déclaration affirmant que la sécurité absolue n'existe pas. En parlant de sécurité absolue, nous créons une façon de voir complètement différente. Il était fort encourageant d'entendre Kevin Obemeyer, le PDG et président de l'Administration de pilotage du Pacifique, dire lors d'une récente présentation que le pilotage au Canada est sécuritaire dans 99,99 p. 100 des cas et qu'il comptait bien voir le jour où il le serait totalement.

J'ai entendu le représentant d'une compagnie de pipeline en Californie parler d'un déversement. Je suis désolé, mais je ne me souviens pas du nom. C'était un déversement terrestre qui a pollué les plages et atteint l'eau. Après avoir décrit le nettoyage méticuleux qu'ils ont fait, un nettoyage qui a sûrement coûté fort cher et qui a été très complet, il a dit que nous avions un bilan de sécurité de 99,999 p. 100 et que nous pouvions obtenir une note parfaite.

Tout comme nous affirmons que le risque zéro n'existe pas, nous savons aussi que la sécurité absolue n'existe pas. En abordant la question et en veillant à ce que tout le monde comprenne que nous faisons de notre mieux pour prévenir les incidents, nous modifions complètement la façon d'envisager la question. Je crois que c'est l'important.

Le sénateur Neufeld : Je crois que vous faites un travail formidable. Par exemple, dans le chenal de Douglas de la côte Nord, en allant vers Kitimat ou Terrace, il est assez facile de rencontrer des organisations, car la population est peu nombreuse. Comment faites-vous pour diffuser des renseignements documentés dans une ville de la taille de Vancouver? Comment en faites-vous part au grand public?

C'est de cela que parlent les gens. Puisque vous n'avez pas l'approbation sociale, la majorité des gens n'ont jamais entendu parler de votre organisation ou même de la Garde côtière. Il est

like it because Fred told me that we should not be in favour of it. How do you get the information out to such a large group of people in a factual way?

Mr. Wiefelspuett: I am very proud to say that since our inauguration last June we have had many, many calls from different organizations to ask us to come and speak to them. These were from industry but also grassroots organizations and green environmentalist organizations. They all ultimately said they were happy we were there because they have somebody else to talk to about the issues rather than the Chamber of Shipping and so on. The independent part is really becoming very attractive.

We polled Canada. We asked, “Do you know or have you ever heard of Clear Seas?” We got a 12 per cent who said yes, they had or might have heard of Clear Seas. That is not a lot but for a young organization it was quite impressive. We are in the media. We are making our reports known. We have a website. We continue to engage.

After this meeting I will be heading out to the Port of Vancouver Community Liaison Committee in Delta. I have been engaging with many other groups in this area. We are beginning to spread out also across the country because we have a national mandate. It is really both feet on the ground, as many opportunities as we can have and approach people directly.

Senator Neufeld: Have you had any requests from any of the environmental agencies? Have you presented to Ecojustice?

Mr. Wiefelspuett: No, I have not.

Senator Neufeld: Have any others asked you, Dogwood or anything like that?

Mr. Wiefelspuett: I have presented in front of the, the Future of Howe Sound Society, an organization that combines the interests of the communities in Howe Sound and its different groupings. There are issues about LNG shipping coming there. There is the first export terminal we might be dealing with: Woodfibre. I have talked to them. I have been presenting at the Islands Trust. I have been presenting to the Georgia Strait Alliance that was quite outspoken against shipping. We are making connections.

This might sound a little extreme, but for us somebody who chains himself to an anchor chain of a boat to prevent it from going out is still part of the conversation. Even though that might be an extreme contribution we have to make sure that we engage with everybody and understand those concerns.

possible qu'ils disent ne pas aimer cela parce que Fred leur a dit qu'ils devraient s'y opposer. Comment faites-vous parvenir les renseignements à d'aussi gros groupes de gens de façon factuelle?

M. Wiefelspuett : Je suis fier de dire que depuis notre inauguration en juin dernier, nous avons reçu de très nombreux appels de différentes organisations nous invitant à venir leur parler. Nous avons eu des appels de l'industrie, mais aussi d'organisations locales et d'organisations de protection de l'environnement. Toutes se sont dites ravies que nous soyons là parce qu'elles y gagnaient un autre interlocuteur à qui parler de ces questions en dehors de la chambre de commerce maritime, et cetera. Le fait que nous soyons indépendants est fort attrayant.

Nous avons fait un sondage au Canada. Nous avons demandé aux gens s'ils connaissaient ou avaient déjà entendu parler de Clear Seas. Dans 12 p. 100 des cas, la réponse était oui, ils en avaient ou croyaient en avoir entendu parler. Ce n'est pas un très gros chiffre, mais pour un nouvel organisme, c'est plutôt impressionnant. Nous sommes dans les médias. Nous diffusons nos rapports. Nous avons un site web. Nous poursuivons notre travail.

Après cette réunion, j'irai rencontrer le comité de liaison communautaire du port de Vancouver à Delta. J'ai discuté avec de nombreux autres groupes dans la région. Nous commençons à étendre nos activités à l'échelle du pays, car nous avons un mandat national. Nous gardons les deux pieds sur terre, nous saisissons toutes les occasions qui se présentent et nous abordons les gens directement.

Le sénateur Neufeld : Avez-vous eu des demandes de la part des agences environnementales? Avez-vous fait une présentation à Ecojustice?

M. Wiefelspuett : Non, je ne l'ai pas fait.

Le sénateur Neufeld : Y en a-t-il d'autres qui vous ont demandé une présentation, comme Dogwood ou un autre organisme de ce genre?

M. Wiefelspuett : J'ai fait une présentation devant la Future of Howe Sound Society, un organisme qui sert les intérêts des communautés de Howe Sound et de ses différents regroupements. Il y a des questions concernant la construction d'un terminal d'exportation de gaz naturel liquéfié sur les lieux. Woodfibre est le premier projet du genre auquel nous faisons face. Je leur ai parlé. J'ai fait une présentation devant le Islands Trust. J'ai fait une présentation devant la Georgia Strait Alliance qui s'est ouvertement dite contre l'exportation. Nous établissons des contacts.

Vous trouverez peut-être que c'est excessif, mais pour nous, une personne qui s'enchaîne à l'ancre d'un navire pour empêcher celui-ci de partir reste un interlocuteur. Même si c'est peut-être aller très loin, nous devons nous assurer de parler avec tout le monde et comprendre leurs inquiétudes.

We believe we can find in our engagement process some common ground upon which we can build. That might not be easy in all cases and it might be easy in other regional areas but that is what we need to do to move this forward.

Senator Neufeld: I wish you all the best.

Mr. Wiefelspuett: Thank you.

The Deputy Chair: I have a few questions now. Mr. Campbell, I have a statement for you more than a question. It is really great to come to the West Coast to hear somebody make a pitch for Energy East. We enjoy the fact that people appreciate this is a pan-Canadian effort.

I want to clarify and maybe put a little more meat on the bones of what Senator Mercer referred to. There are in fact seven out of ten provinces involved in taking the risk and not just six. Nova Scotia has no problem in taking the risk. In fact we are prepared to take all the risk for the export of the product. We want to get a bit of benefit out of it too and of course the benefit would be more pipeline work. I am sure in the long run you can come to appreciate the value of that.

Most of my questions will be for you, doctor. Anybody can be a politician but not everybody can be a naval architect and have a doctorate in mechanical engineering. It is great to have you here because I want to ask you some questions about your organization.

What is the membership of the organization? Most of the oil handling in this country in ships' bottoms is in fact on the East Coast of Canada. Do you have representation from the East Coast? If you do, what professions do they represent or what parts of the industry?

Mr. Wiefelspuett: One of the board members comes from Halifax. That is Bud Streeter from Lloyd's Register. He has a very strong industry relationship. Lloyd's Register is a classification society directly involved in issues related to shipping safety, structural soundness and so on. That is the only member we have right now from the East Coast. It has been discussed in board meetings as well that we need to diversify that. It is a matter of time.

Board members right now are signed up for a period of three years. Some details may be different from person to person but ultimately that is it. There will be a call going out very soon to make sure that the board remains strong and more diverse. I already took the comment from Senator Mercer about the union representation and definitely it is our plan to be more representative across the country.

We discussed a funding model. It was conceived from the onset that we had to develop a sustainable funding model. We are putting a concept paper together right now. Once we have it in

Nous croyons qu'il est possible de trouver dans le cadre de notre processus de participation un terrain d'entente qui pourra nous servir d'assise. Il se peut que ce ne soit pas facile dans tous les cas, mais il se peut aussi que ce le soit dans d'autres régions. Quoi qu'il en soit, c'est ce que nous devons faire pour aller de l'avant.

Le sénateur Neufeld : Je vous souhaite la meilleure des chances.

M. Wiefelspuett : Je vous remercie.

Le vice-président : J'ai maintenant quelques questions. M. Campbell, j'ai pour vous une affirmation plutôt qu'une question. Je trouve formidable d'entendre quelqu'un parler favorablement d'Énergie Est sur la côte Ouest. Nous nous réjouissons que des gens reconnaissent que c'est un projet pancanadien.

J'aimerais préciser et étoffer un peu les propos du sénateur Mercer. Il y a en fait sept des dix provinces qui participent au risque, et non seulement six. La Nouvelle-Écosse est parfaitement disposée à prendre le risque. En fait, nous sommes prêts à prendre tout le risque de l'exportation du produit. Nous souhaitons aussi en tirer un certain bénéfice, soit, naturellement, d'autres projets de pipelines. Je suis sûr qu'avec le temps, vous en viendrez à les apprécier leur juste valeur.

La majorité de mes questions seront pour vous, Monsieur. Tout le monde peut devenir un politicien, mais tout le monde ne peut pas devenir un architecte naval et avoir un doctorat en génie mécanique. Je suis ravi que vous soyez parmi nous, car je veux vous poser quelques questions au sujet de votre organisation.

Qui sont les membres de l'organisation? C'est sur la côte Est qu'a lieu la majeure partie des activités de manutention du pétrole dans les navires-citernes au Canada. Avez-vous des représentants de la côte Est? Si c'est le cas, quelles professions ou quels secteurs de l'industrie représentent-ils?

M. Wiefelspuett : L'un des membres du conseil d'administration vient d'Halifax. C'est Bud Streeter, de Lloyd's Register. Il a de solides relations avec l'industrie. Lloyd's Register est une société de classification qui s'occupe directement des questions liées à la sécurité de la navigation, à la solidité structurale, et ainsi de suite. Actuellement, c'est le seul de nos membres qui vient de la côte Est. Comme nous l'avons déjà souligné aux réunions du conseil, nous devons diversifier notre équipe. Ce n'est qu'une question de temps.

Les membres du conseil sont actuellement nommés pour une période de trois ans. Quelques détails peuvent varier d'une personne à l'autre, mais en gros, voilà comment cela fonctionne. Nous lancerons un appel très bientôt afin que le conseil demeure solide et qu'il soit plus diversifié. J'ai déjà pris bonne note du commentaire du sénateur Mercer concernant la représentation des syndicats, et nous entendons faire en sorte que le conseil soit plus représentatif de l'ensemble du pays.

Nous avons discuté d'un modèle de financement. Il a été établi dès le début que nous devons élaborer un modèle de financement durable. Nous sommes déjà en train de préparer un document

place the idea is for Clear Seas to branch out to having at least one-man offices in other important Maritime provinces in Canada, in Quebec and on the East Coast.

The Deputy Chair: I have a question about oil tankers. In terms of risk and the chance of the loss of oil my understanding is that most oil tankers now would be double-hulled.

Mr. Wiefelspuett: All of them are now double-hulled.

The Deputy Chair: In terms of the risk of losing oil what is the highest risk? Is it from collision? Would it be from the ship rolling over? Would it be from just a spill in loading or unloading, or would it be from the ship taking on water and rupturing? What is the highest risk today?

Mr. Wiefelspuett: It is about probability and impact. In terms of impact the amount of oil that could be spilled would be probably highest in the case of a grounding and then a structural failure. If it is a strong impact the cargo tank could be penetrated, but in terms of volumes that would be limited to that cargo tank. A collision with a fixed object would have a similar risk. Most likely maybe no spills at all because it might hit just the bow section.

The least foreseeable or least predictable outcome is a grounding. If a ship actually grounds on rocky shores, if it is supported in the centre, let's say, and if the low tide takes all the water away, the biggest risk would be that it might break apart. Those are the risks we have seen in the past in the European *Amoco Cadiz* or the *Torrey Canyon* cases when ships actually structurally failed.

The Deputy Chair: I remember *Torrey Canyon* and we have all heard of the *Exxon Valdez*.

Mr. Wiefelspuett: Yes.

The Deputy Chair: Are you familiar with the *Arrow* in Chedabucto Bay, Nova Scotia, in 1970 or the *Kurdistan* that broke up in the Cabot Strait in 1979?

Mr. Wiefelspuett: No, I am not actually. I have heard of them but I do not know about the extent of the circumstances.

The Deputy Chair: I would love for you to look at those circumstances.

Mr. Wiefelspuett: Yes.

The Deputy Chair: The *Kurdistan* basically ripped in two. One-half stayed afloat and was towed in and the other half went right down to the bottom of the Cabot Strait between Sydney and Newfoundland. It was in the dead of winter, a very cold and very still February night. It is on the bottom with nothing coming out

d'orientation. Lorsque ce sera fait, nous voulons que Clear Seas étende ses activités afin d'avoir au moins des bureaux d'une seule personne dans les autres provinces maritimes importantes du Canada, au Québec et sur la côte Est.

Le vice-président : J'ai une question à propos des pétroliers. D'après ce que je comprends, actuellement, la plupart des pétroliers ont une double coque pour réduire les risques de fuite de pétrole.

M. Wiefelspuett : Ils ont tous maintenant une double coque.

Le vice-président : Sur le plan des fuites de pétrole, qu'est-ce qui constitue le risque le plus élevé? Une collision? Le renversement du navire? Un déversement lors du chargement ou du déchargement? L'entrée d'eau dans le navire et la rupture de sa coque? Quel est le plus grand risque actuellement?

M. Wiefelspuett : C'est une question de probabilité et d'impact. La quantité de pétrole qui pourrait être déversée, en cas d'impact, serait probablement plus grande dans le cas d'un échouement, puis d'une défaillance structurale. S'il s'agit d'un impact important, la citerne à cargaisons pourrait être perforée, mais sur le plan des volumes, le déversement se limiterait au contenu de la citerne à cargaisons. Une collision avec un objet fixe poserait un risque similaire. Il n'y aurait peut-être aucun déversement si le navire n'était touché qu'à la proue.

Le risque le moins prévisible, c'est l'échouement. Si le navire s'échoue sur un rivage rocheux, s'il est soutenu au centre, disons, et si la marée est basse, le plus grand risque, c'est qu'il se disloque. Il est arrivé, dans le passé, dans le cas de l'*Amoco Cadiz*, en Europe, ou du *Torrey Canyon*, par exemple, qu'il y ait une défaillance structurale.

Le vice-président : Je me souviens de l'incident du *Torrey Canyon*, et nous avons tous entendu parler de celui de l'*Exxon Valdez*.

M. Wiefelspuett : Oui.

Le vice-président : Êtes-vous au fait de l'incident impliquant le navire *Arrow*, dans la baie Chedabucto, en Nouvelle-Écosse, en 1970, ou de celui du *Kurdistan*, qui s'est brisé dans le détroit de Cabot en 1979?

M. Wiefelspuett : Non. J'en ai entendu parler, mais je ne suis pas au courant de tous les détails de ces incidents.

Le vice-président : J'aimerais beaucoup que vous en examiniez les circonstances.

M. Wiefelspuett : Oui.

Le vice-président : Le *Kurdistan* s'est carrément brisé en deux. Une moitié est restée à flot et a été ramenée à terre, et l'autre moitié a coulé au fond du détroit de Cabot, entre Sydney et Terre-Neuve. C'est arrivé en plein cœur de l'hiver, par une nuit très froide et calme de février. Rien ne s'est écoulé de la partie qui

of it. There has been almost no damage to the environment. That is why I asked you those questions about structural damage and what are the greatest risks.

Mr. Wiefelspuett: Yes.

The Deputy Chair: I have one more question in regard to that. You mentioned about the assets being sparse and old in the country to deal with spills.

Mr. Wiefelspuett: The Coast Guard, yes.

The Deputy Chair: Yes. Would you agree with the statement that the more we can concentrate the movement of large quantities of oil to one or two fixed ports, the easier it will be to concentrate our assets on dealing with spills and that it is probably the best way to manage risk?

Mr. Wiefelspuett: There is something to that. If you concentrate your export/import terminals you have the ability to control them better through all kinds of measures such as fixed and floating assets and electronic vessel traffic management systems.

Another threat in the international maritime world is from ships that do not call on our ports but go past our coastlines. We need to be prepared to defend that as well in other areas. Some of our work I mentioned already will address that.

Once they come into coastal waters we are pretty confident that ships, pilots and escort tugs are doing a great job. It is very unlikely anything will go wrong. I am not saying it cannot but it is very unlikely. If it goes wrong it will be of lesser impact. It is those areas when ships go 25 nautical miles outside the pilotage and lose power and control. Those are pretty critical situations.

I mentioned before shifting away from tankers and going to bulk carriers. The industries are in a very bad downturn right now. The charter rates are low. Money is not being earned. Container ship companies are going bankrupt. You might have heard about Hanjin.

The Deputy Chair: Yes.

Mr. Wiefelspuett: In those less supervised organizations the maintenance cycles are stretched out. You do not drop your ship. You do not fix it when you need to. The chance of accidents happening or loss-of-control events happening more frequently in the near future is increasing.

That is not just my opinion. That is being stated by the European Maritime Safety Agency and by the Alliance Insurance Company. They are seeing that risk becoming actually quite strong. We do not have much control in terms of legislation or in terms of regulations over those ships. As in the case of the *Simushir* that I mentioned earlier we might have a problem one

est au fond de l'eau. Cela n'a pratiquement pas causé de dommages à l'environnement. C'est la raison pour laquelle je vous ai posé ces questions à propos des dommages structureux et des risques les plus grands.

M. Wiefelspuett : Oui.

Le vice-président : J'ai une dernière question à ce sujet. Vous avez dit que les ressources qui nous permettent d'intervenir en cas de déversement sont insuffisantes et désuètes au pays.

M. Wiefelspuett : Oui, j'ai parlé de la Garde côtière.

Le vice-président : Oui. Selon vous, serait-il juste de dire que plus nous pourrions concentrer l'acheminement de grandes quantités de pétrole vers un ou deux ports déterminés, plus il sera facile de concentrer nos ressources sur les interventions en cas de déversement, et que c'est probablement le meilleur moyen de gérer les risques?

M. Wiefelspuett : Cet argument a du poids. Si l'on regroupe les terminaux d'exportation et d'importation, on peut mieux les contrôler par toutes sortes de moyens, comme les actifs fixes et flottants, ainsi que les systèmes électroniques de contrôle de la circulation maritime.

Une autre menace, dans le monde maritime international, vient des navires qui ne s'arrêtent pas dans nos ports, mais qui passent près de nos côtes. Nous devons être prêts à intervenir dans d'autres secteurs également. Comme je l'ai déjà dit, certaines de nos recherches visent déjà à régler ce problème.

Nous sommes convaincus que lorsque ces bateaux pénètrent dans les eaux côtières, les navires, les pilotes et les remorqueurs d'escorte font de l'excellent travail. Il est très peu probable que les choses tournent mal. Je ne dis pas que c'est impossible, mais c'est très peu probable. Si cela arrive, les conséquences seront mineures. Lorsque les navires dépassent la zone de pilotage de 25 milles marins et qu'il y a une perte de puissance et de contrôle, la situation est assez critique.

J'ai déjà parlé de délaissier les pétroliers et de se tourner vers les vraquiers. À l'heure actuelle, les industries sont touchées par un ralentissement très marqué. Les tarifs d'affrètement sont bas. Ce n'est pas rentable. Des entreprises de porte-conteneurs font faillite. Vous avez peut-être entendu parler de Hanjin.

Le vice-président : Oui.

M. Wiefelspuett : Dans ces organisations moins supervisées, les cycles de maintenance sont étirés. On ne renonce pas au navire, mais on ne le répare pas lorsqu'il le faut. Le risque que des accidents ou des pertes de contrôle se produisent plus fréquemment dans un proche avenir s'accroît.

Ce n'est pas seulement mon opinion. C'est aussi ce qu'ont déclaré l'Agence européenne pour la sécurité maritime et la compagnie d'assurance Alliance. Elles estiment que ce risque s'accroît considérablement. Nous n'avons pas beaucoup de contrôle sur ces navires sur le plan législatif ni réglementaire. Comme dans le cas du *Simushir*, dont j'ai parlé tout à l'heure,

day. How we respond to it is where the work needs to be done. We need to strengthen our ability to enforce regulations to prevent things from happening.

Senator Mercer: To follow up on the job I have done on this trip all along, Mr. Campbell, you have 54,000 members. You are in favour of the pipelines, particularly Energy East et cetera, because it involves work for your members. For those of us who are supportive of that you can be a big help if you would engage your 54,000 members and educate them. This needs to happen quickly. They need to contact their members of Parliament, whoever they may be, to indicate their support and that there are jobs available for members of their union. Obviously the people contacting them could be potential recipients of those jobs. That is very important.

If you have to fine-tune that because of time then eliminate the people in the opposition and only talk to Liberals, because I am the only Liberal on the committee here today, not because of my partisanship. That is where the decisions will ultimately be made and that is where the pressure needs to be brought to bear.

I would not normally have to do this publicly, except that a couple of years ago Mr. Trudeau removed me and my colleagues from caucus. This would have been something I would be raving on about in Wednesday morning caucuses, but since I do not get to go there I need to solicit your support.

Those people who want Energy East in particular and the other pipelines and projects need your help. Your members need your help. One of the ways they can help themselves and help all of us is by contacting their members of Parliament to tell them that this should be going ahead. It means jobs in every province involved. In all seven provinces there are jobs to be had and the jobs are not short term. There are some short-term jobs obviously in construction but in the long term it is good for the economy. If you could do that, my work here is done.

Mr. Campbell: With respect to our organization we have seen the challenges for this industry. Probably the greatest frustration on the part of many of our members is that they know how well these projects are built because they are the ones building them. In many cases they are the ones living along the rights-of-way where these projects are built. Not only do they build them to the highest standards simply out of a point of pride in doing a proper job, they build them to the highest standard because the safety that goes into these projects affects their families and friends in these communities.

We have taken on an initiative to put forward a campaign to ensure these voices are heard not only by members of Parliament but by Canadians everywhere so that they are aware of the level of expertise that goes into this construction.

nous pourrions avoir un problème un jour. Nous devons améliorer nos façons d'intervenir. Nous devons renforcer notre capacité d'application des règlements pour empêcher que des incidents se produisent.

Le sénateur Mercer : Je vais poursuivre le travail que j'ai fait tout au long de ce voyage. Monsieur Campbell, votre organisation compte 54 000 membres. Vous êtes en faveur des pipelines, en particulier du projet Énergie Est, parce qu'il créera des emplois pour vos membres. Pour ceux d'entre nous qui appuient ce projet, vous pourriez être d'une aide précieuse en mobilisant et en sensibilisant vos 54 000 membres. Cela doit se faire rapidement. Ils doivent communiquer avec leurs parlementaires, peu importe de qui il s'agit, pour manifester leur appui au projet et indiquer qu'il y aurait des emplois pour les membres de leur syndicat. Les personnes qui communiqueront avec les parlementaires pourraient occuper ces emplois. C'est très important.

Si vous manquez de temps, alors oubliez les membres de l'opposition et concentrez-vous sur les libéraux, car je suis le seul libéral qui siège au comité ici, aujourd'hui, pas en raison de mon esprit partisan. C'est là où les décisions seront prises au bout du compte et c'est là où il faut exercer des pressions.

Normalement, je n'aurais pas à faire cela publiquement, mais il y a quelques années, M. Trudeau nous a écartés du caucus, mes collègues et moi. C'est une chose que j'aurais présentée aux réunions du mercredi matin, mais puisque je ne peux plus y aller, je dois vous demander votre soutien.

Les personnes qui souhaitent la réalisation du projet Énergie Est et d'autres projets de pipeline ont besoin de votre aide. Vos membres ont besoin de votre aide. L'une des façons dont ils peuvent s'aider eux-mêmes et nous aider tous, c'est en communiquant avec leurs parlementaires pour leur dire que ce projet devrait aller de l'avant. Il permettra de créer des emplois dans toutes les provinces concernées. Il créera des emplois dans les sept provinces, et pas des emplois à court terme. Bien sûr, il y aura des emplois à court terme dans la construction, mais à long terme, ce projet sera bon pour l'économie. Si vous pouviez le faire, j'aurais accompli ma mission.

M. Campbell : Au sein de notre organisation, nous voyons les défis que doit surmonter l'industrie. La plus grande frustration, pour bon nombre de nos membres, c'est qu'ils savent que ces pipelines sont bien construits parce que ce sont eux qui les construisent. Bien souvent, ce sont eux qui vivent le long des emprises où ces projets sont réalisés. Ils construisent les pipelines selon les normes les plus élevées non seulement parce qu'ils sont fiers de bien faire leur travail, mais aussi parce que les mesures de sécurité prises dans le cadre de ces projets sont importantes pour leur famille et leurs amis.

Nous avons pris l'initiative de lancer une campagne pour veiller à ce que ces voix soient entendues non seulement par les députés, mais par les Canadiens de toutes les régions du pays pour qu'ils connaissent le degré d'expertise derrière cette construction.

Senator Mercer: That is perfect but a phone call, a letter or a visit to their members of Parliament in the next short while would go a long way to help.

Mr. Campbell: We feel that campaign should be fully operational by the end of October.

Senator Mercer: The end of October is pushing it but we will take it.

The Deputy Chair: Our time is up but I want to ask one more question of Dr. Wiefelspuett regarding the ability to navigate. I don't know if this is true or not. Maybe you could give us some advice on this.

I have been left with the impression that if there was a spill off the shore of Nova Scotia, on the ocean side of Nova Scotia, the prevailing winds and the prevailing tides make it likely that any spill would go out in the ocean or is more likely to. On the other hand I am told that depending on where the spill is the chances of the prevailing winds and the prevailing tides bringing it on to the shore of British Columbia are greater. Is there a particular vulnerability on the northern B.C. coastline for navigation that does not exist on the East Coast of Canada?

Mr. Wiefelspuett: There was a risk assessment study done by the Council of Canadian Academies from which we learned that the factors that contribute to marine occurrences are quite different on each coastline in Canada. It was a consensus study among experts. The B.C. risk is seen to be related more to traffic density related while on the East Coast it is more weather related. In the Arctic it is lack of charts and navigational aids. It is very diverse.

When it comes to the ability to effectively clean up oil spills you need to be there quickly and you have to have the right assets. Once the oil hits the shore it becomes very difficult to imagine how you could clean up a very rocky northern B.C. coastline. It is almost like the Arctic. You have very little infrastructure in place. You have a very sensitive environment and you cannot get to the place. That might make it very complicated.

The Deputy Chair: Is the biggest challenge is responding to it?

Mr. Wiefelspuett: Responding to it and actually in terms of recovery to clean it up and rehabilitate the environment. That is going to be very complicated. The *Exxon Valdez* showed how complicated that is. The Alaskan geomorphology is not very different from northern B.C. and where it happened was just a few kilometres farther north. That is why I am saying let's prevent it. It is possible to do more on preventing it, but by talking about it as if we could achieve 100 per cent safety we are achieving a very different communication with the general public.

The Deputy Chair: Yes. There is no solution for bad navigation sometimes.

Le sénateur Mercer : C'est parfait, mais un appel téléphonique, une lettre ou une visite à leurs députés dans un proche avenir aiderait énormément.

M. Campbell : Nous pensons que cette campagne devrait être pleinement opérationnelle d'ici la fin d'octobre.

Le sénateur Mercer : C'est serré, mais cela conviendra.

Le vice-président : Notre temps est écoulé, mais je veux poser une autre question à M. Wiefelspuett au sujet de la capacité de navigation. J'ignore si c'est vrai ou non. Peut-être pourriez-vous nous prodiguer quelques conseils à ce sujet.

J'ai l'impression qu'en cas de déversement au large de la Nouvelle-Écosse, dans l'océan, les vents et les marées dominants repousseraient probablement la nappe de pétrole plus au large. Par contre, on m'a affirmé que selon l'endroit où se produit le déversement, les vents et les marées dominants risqueraient davantage de rapprocher la nappe des côtes de la Colombie-Britannique. Le nord de la côte de cette province présente-t-il une vulnérabilité sur le plan de la navigation qui n'existe pas sur la côte Est du Canada?

M. Wiefelspuett : Le Conseil des académies canadiennes a réalisé une évaluation du risque qui nous a appris que les facteurs qui contribuent aux incidents maritimes sont très différents d'une côte à l'autre du pays. Cette étude fait consensus parmi les experts. En Colombie-Britannique, le risque est davantage lié à la densité de la circulation, alors que sur la côte Est, il est plutôt attribuable à la météo. Dans l'Arctique, c'est le manque de chartes et d'outils de navigation qui pose un risque. Le risque varie beaucoup selon le lieu.

Pour nettoyer efficacement un déversement de pétrole, il faut arriver sur place rapidement et disposer des actifs nécessaires. Une fois que le pétrole a atteint la côte, il devient très difficile d'imaginer comment on pourrait nettoyer la côte très rocailleuse du nord de la Colombie-Britannique, qui s'apparente beaucoup à celle de l'Arctique. Il s'y trouve très peu d'infrastructures, l'environnement est très sensible et la région est inatteignable. Voilà qui rendrait la situation très complexe.

Le vice-président : Est-ce la réaction qui pose le plus de difficultés?

M. Wiefelspuett : C'est le fait de réagir au déversement afin de nettoyer le site et de remettre l'environnement en état. Ce sera très complexe, comme l'a montré l'incident de l'*Exxon Valdez*. La géomorphologie de l'Alaska ne diffère pas beaucoup de celle de la Colombie-Britannique, et l'incident s'est produit à quelques kilomètres à peine plus au nord. Voilà pourquoi je préconise de prévenir les incidents. On peut faire davantage à ce chapitre, mais en parlant de la question comme si nous pouvions assurer la sécurité à 100 p. 100, la communication avec la population est très différente.

Le vice-président : En effet. Parfois, il n'existe pas de solution contre la mauvaise navigation.

Mr. Wiefelspuett: No, that is right. That is a safety culture. I talked about safety layers. Safety culture is onboard the ship. That is the driver in the car. In a car that is perfectly designed and perfectly regulated the driver then becomes important.

The Deputy Chair: Yes.

Mr. Wiefelspuett: There is a large diversity in the community of shipping organizations. We see leaders in the field who develop their staff, own their staff and allow them to stop work if they are insecure. Those are the people we see in organizations like Green Marine. We see a lot of that in the oil and gas industry actually. The deep safety culture that exists there unfortunately does not always exist in the other shipping sectors. That is again where the risk comes in.

The Deputy Chair: Thank you both very much. These have been great presentations.

I wish to welcome our final witness in Vancouver from the District of Kitimat, His Worship Phil Germuth, the Mayor of Kitimat.

Your Worship, please begin your presentation and afterward the senators will have questions.

Phil Germuth, Mayor, District of Kitimat: Thank you for the opportunity to be here and speak to you today. It is an honour to be here.

Kitimat is a town that was built by industry. We support industry. We support development but we are also very protective of our environment. We believe that Kitimat has the opportunity to be the value-added industrial centre for Canada's natural resources.

Right now there are two proposed oil refineries, one proposed oil pipeline, two proposed LNG facilities, and many other potential value-added opportunities. Value-added clearly is the best option for our natural resources. At this current time we actually have other countries that are getting more economic benefits and jobs from our natural resources than we are, especially our oil.

Value-added captures a greater percentage of our inherent economic value within our resources and it is much better for the environment. Transporting a refined product has a much less potential impact on the environment than exporting our raw resources. It also ensures that a greater percentage of our natural resources are utilized and that less product is wasted.

Of course value adding and refining our natural resources under Canadian regulations are generally more environmentally viable than sending our raw products to Asia for refinement.

M. Wiefelspuett : Non, effectivement. C'est une culture de la sécurité. J'ai parlé des filets de sûreté. La culture de la sécurité se trouve à bord du navire. C'est le conducteur dans la voiture. Dans une voiture parfaitement conçue et réglementée, le conducteur devient alors important.

Le vice-président : Oui.

M. Wiefelspuett : Le milieu de l'expédition est très diversifié. Certains chefs de file du domaine forment et emploient leurs propres employés, et leur permettent d'arrêter de travailler s'ils ne se sentent pas en sécurité. Ce sont ces chefs de file qui font partie d'organisations comme l'Alliance verte. C'est quelque chose que nous observons beaucoup dans l'industrie pétrolière et gazière. Malheureusement, la culture de sécurité profondément ancrée dans ce secteur n'existe pas toujours dans d'autres secteurs du domaine de l'expédition. Voilà encore où le risque surgit.

Le vice-président : Je vous remercie beaucoup tous les deux. Vous avez fait d'excellents exposés.

Je voudrais souhaiter la bienvenue au dernier témoin que nous entendrons à Vancouver : son honneur Phil Germuth, maire de Kitimat.

Votre honneur, je vous demanderais de commencer votre exposé. Les sénateurs vous poseront ensuite des questions.

Phil Germuth, maire, district de Kitimat : Je vous remercie de m'offrir l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. C'est pour moi un honneur que de témoigner.

Kitimat est une ville édifée par l'industrie, une industrie que nous soutenons. Nous appuyons le développement, tout en protégeant soigneusement l'environnement. Nous pensons que Kitimat a l'occasion d'être le centre industriel à valeur ajoutée du secteur canadien des ressources naturelles.

À l'heure actuelle, on propose de construire deux raffineries de pétrole, un oléoduc, deux installations de GNL et de nombreuses autres occasions de valeur ajoutée potentielle. La valeur ajoutée constitue de toute évidence la meilleure option dans le secteur de ressources naturelles. Certains pays tirent actuellement de l'exploitation de nos ressources naturelles davantage de retombées économiques et d'emplois que nous, particulièrement dans l'industrie pétrolière.

La valeur ajoutée nous permet de tirer de nos ressources naturelles un pourcentage supérieur de notre valeur économique inhérente et est bien meilleure pour l'environnement. Le transport d'un produit raffiné a moins d'effet potentiel sur l'environnement que l'exportation des ressources brutes. Il assure également l'utilisation d'un pourcentage plus élevé de ressources naturelles et il réduit le gaspillage.

Bien entendu, l'ajout de valeur à nos ressources naturelles et leur raffinage conformément à la réglementation canadienne sont généralement plus viables sur le plan de l'environnement que l'expédition de produits bruts en Asie aux fins de raffinement.

There are two safe options for the overland transport of oil: safe pipeline transport and safe rail transport. In 2010 at Kalamazoo, Michigan, 3.3 million litres leaked out of a pipeline. In 2016 at Maidstone and North Battleford, Saskatchewan, between 200,000 to 250,000 litres leaked out. Two communities had to lose part of their water supply. In 2016 at Swift Current, Saskatchewan, over 100,000 litres of product leaked out of a pipeline.

The common denominator between all of these disasters is that every one of them was easily preventable. Our current leak detection standards are not up to par. The problem is not the technology. The problem is our current standards and regulations. I think every one of us has seen the amount of opposition to all oil pipeline projects, be it Keystone XL, be it Energy East, be it Northern Gateway, or be it TransMountain.

The problem we have now is our current standards. Right now we use SCADA, supervisory control and data acquisition, and MBS, a material balance over a mass balance system. In the most basic terms these systems are pressure gauges and flow gauges along with a computer algorithm that actually tries to figure out the difference between the amount that went into the pipeline and what came out the other end. However the theoretical leak detectability of these systems is between 1.5 to 3 per cent of the flow. One might think that 1.5 to 3 per cent is not so bad, but if I use the Northern Gateway project as an example 1.5 to 3 per cent of the actual flow in the pipeline equates to having between 50,000 and 100,000 litres of product leak out of that pipeline every single hour after hour without ever setting off an alarm.

The technology is there. There is a solution. It is actually called external hydrocarbon sensing cable. It is 100 per cent accurate. It has 100 per cent detection and there is no such thing as false alarms. If an alarm goes off where it is triggered you absolutely can guarantee that what was in the pipeline is now outside of the pipeline. You have a problem and you have a chance to fix it before it becomes the next headline in the papers.

Instead of having between 50,000 and 100,000 litres leaking out every hour the external hydrocarbon sensing cable can find what is in these pitchers of water. It detects it ultimately accurately.

Current rail methods are not safe. It is transporting in a volatile state. We all know what happened in Lac-Mégantic several years ago but there is a solution to rail. The two refinery projects in our area currently want to use rail as their way of transport clearly because there is absolutely no social licence for pipelines, because of what happened with other pipeline leak disasters, and because we do not have the proper standards.

Il existe deux manières de transporter le pétrole de façon sécuritaire par voie terrestre : le transport sécuritaire par pipeline et par rail. En 2010, à Kalamazoo, au Michigan, 3,3 millions de litres de pétrole se sont échappés d'un pipeline. En 2016, à Maidstone et à North Battleford, en Saskatchewan, ce sont entre 200 000 et 250 000 litres de pétrole qui se sont déversés, privant ainsi deux communautés d'une partie de leur approvisionnement en eau. En 2016 toujours, à Swift Current, en Saskatchewan, un pipeline a laissé s'échapper plus de 100 000 litres de produit.

Le dénominateur commun entre toutes ces catastrophes, c'est que chacune d'entre elles était aisément évitable. Nos normes actuelles de détection des fuites sont inadéquates. Le problème ne vient pas de la technologie, mais des normes et des règlements actuels. Je pense que nous avons tous vu l'opposition considérable que suscitent tous les projets de pipeline, qu'il s'agisse de Keystone XL, d'Énergie Est, de Northern Gateway ou de TransMountain.

Le problème vient des normes actuelles. Nous utilisons actuellement le système d'acquisition et de contrôle des données, ou SCADA, et le système de rapport entre le bilan matières et le bilan massique. En termes très simples, ces systèmes sont composés de manomètres et de débitmètres, ainsi que d'un algorithme informatique qui tente de déceler les disparités entre la quantité de pétrole qui a pénétré dans le pipeline et celle qui en est ressortie. Le seuil de détection théorique des fuites de ces systèmes s'établit toutefois de 1,5 à 3 p 100 du débit. D'aucuns pourraient croire que ce seuil n'est pas mal, mais si j'utilise le projet Northern Gateway à titre d'exemple, un système ayant un seuil de 1,5 à 3 p. 100 du débit réel dans le pipeline laisserait s'échapper de 50 000 à 100 000 litres de produit à l'heure sans jamais sonner l'alarme.

Mais la technologie est là. Il existe une solution, appelée câble de détection externe des hydrocarbures, qui est infaillible. Ce câble détecte toutes les fuites et ne déclenche pas de fausses alertes. Si une alarme retentit, on peut être absolument sûr que le contenu du pipeline est en train de s'échapper. On a alors un problème et on a l'occasion d'intervenir avant que l'incident ne se retrouve à la une des journaux.

Plutôt que d'être aux prises avec une fuite de 50 000 à 100 000 litres à l'heure, le câble de détection des hydrocarbures peut déceler ce qui se trouve dans les pichets d'eau. Il détecte avec justesse les fuites de produit.

Les méthodes de transport ferroviaire actuelles ne sont pas sécuritaires. Le pétrole est transporté dans un état volatile. Nous savons tous ce qui s'est produit à Lac-Mégantic il y a plusieurs années, mais il existe une solution dans le secteur ferroviaire. Les promoteurs de deux projets de raffinerie de notre région veulent actuellement utiliser le chemin de fer pour transporter leur produit parce qu'il est évident que les pipelines ne recueillent pas

What they are proposing to do with rail now in a different way is to transport it in a solid state. It is about the consistency of peanut butter. What they do is take it out of the ground. They use steam to extract it and it is hot. It then sits for about two weeks while it cools and gets into a state almost like peanut butter. They are then proposing to put that on rail and send it out.

Another advantage is that you do not need any diluent with it. The only possible problem is that you use more energy that way because now that it has cooled for two weeks you have to get it out to a refinery and heat it up again to start the refining process. Without a pipeline that is really the only other way to do it safely.

Everybody knows about the *Exxon Valdez* spill of 41 million litres. Tidewater transport of unrefined diluted bitumen is extremely risky. Honestly I do not believe we will ever have social licence, any support be it from First Nations or non-First Nations, to be shipping undiluted bitumen off the West Coast of Canada, the West Coast of B.C.

We should be refining our products before they go out. We are very supportive of tankers that are shipping out refined product such as gasoline, aviation gas, diesel or whatever it may be.

Risks have created public opposition. We must push for that refining. The appropriate prevention, preparedness and response strategies must also then be mandated for shipping a refined product from the North Coast of B.C. There has to be mandatory pilotage. There have to be clearly expressed boundaries of who will pay for prevention and response resources. There also need to be clear definitions of levels of interdepartmental emergency responsibilities. There need to be clearly defined lines of communications between these response agencies.

A North Coast B.C. moratorium should include only an unrefined product and it should not include any refined products. It should be defined according to groups 1 to 5 product classifications and it should not be based on persistent or non-persistent product classifications.

Senator Neufeld: Thank you for your good presentation. If in fact it is refined in Kitimat is rail the only way you can get it there? Do you think there is a possibility that you would be able to get it in pipe at all or is a pipeline totally out of the picture and it just has to be rail to refineries?

Mr. Germuth: In my opinion a pipeline is still the safest way to transport it when you put the proper leak detection on. For the past four or five years while looking at the Northern Gateway

d'acceptabilité sociale en raison des fuites catastrophiques qui se sont produites dans d'autres pipelines et de l'absence de normes adéquates.

Ils proposent maintenant de transporter le pétrole par voie ferrée dans un état solide ayant approximativement la consistance du beurre d'arachide. Ils extraient le pétrole du sol au moyen de la vapeur. Ils laissent ensuite ce pétrole chaud reposer et refroidir pendant environ deux semaines, au cours desquelles il prend une consistance s'apparentant à celle du beurre d'arachide. C'est ce produit qu'ils proposent d'expédier par train.

Ce produit présente également l'avantage de ne pas nécessiter l'utilisation de diluant. Le seul problème pouvant se poser, c'est que cette méthode peut exiger davantage d'énergie, puisque le produit qui a refroidi pendant deux semaines doit être envoyé à une raffinerie et réchauffé pour commencer le processus de raffinage. Sans pipeline, c'est véritablement le seul moyen sécuritaire de transporter du pétrole.

Tout le monde se souvient de l'*Exxon Valdez* et des 41 millions de litres qui s'en sont échappés. Le transport jusqu'aux côtes de bitume dilué non raffiné est extrêmement risqué. Honnêtement, je ne crois pas qu'un jour on réussisse un jour à vendre aux Canadiens — Premières Nations ou non — l'idée qu'on puisse expédier du bitume non dilué à partir de la côte Ouest du Canada, et plus précisément de la Colombie-Britannique.

Nous devrions raffiner nos produits avant de les exporter. Nous sommes tout à fait favorables à l'expédition de produits raffinés par navires-citernes, comme de l'essence, du carburant d'avion, du diesel, ce genre de chose.

Ce sont les risques qui expliquent l'opposition du public. Nous devons insister pour que les produits soient raffinés ici. Il faudra ensuite assortir des stratégies appropriées de prévention, de préparation et d'intervention à l'expédition de produits raffinés à partir de la côte Nord de la Colombie-Britannique. Le pilotage doit être obligatoire. Il faut déterminer d'avance, et clairement, qui devra assumer le coût des ressources de prévention et d'intervention. Les responsabilités interministérielles en cas d'urgence devront en outre être clairement définies, tout comme les voies de communication entre les organismes d'intervention.

Un éventuel moratoire visant la côte Nord de la Colombie-Britannique devrait toucher un seul produit non raffiné, et aucun produit déjà raffiné. Il devrait reposer sur une classification en cinq points et non sur une classification fondée sur la rémanence des produits.

Le sénateur Neufeld : Merci de cet excellent exposé. Si le pétrole était effectivement raffiné à Kitimat, y aurait-il un autre moyen que le chemin de fer pour l'acheminer jusque-là? Pourrait-on envisager un pipeline ou cette option est-elle carrément exclue? Les rails sont-ils le seul moyen d'acheminer le pétrole jusqu'aux raffineries?

M. Germuth : À mon avis, les pipelines demeurent le moyen de transport le plus sûr, pourvu qu'ils soient équipés de détecteurs de fuites adéquats. Durant les quatre ou cinq années où je faisais

project when I was on council I started hearing about theoretical leak detectability and what could really leak out. With current standards I thought there is no way this could happen. I am an automotive technician by trade so I am used to sensors and technology. I did a little research and found that there was something out there. No, I do not believe rail is the only option.

Just over a year ago we had a meeting with one of the refinery proponents that still wanted to go by pipeline. I mentioned that there are pipeline accidents and there was another way to go. His response was, “Only the old pipelines leak. It is not the new ones that leak. That never happens.” It was that exact night that I went home, turned on the news, and there was the Nexen pipeline in Fort McMurray, a pipeline less than one year old that leaked. It was typical that our normal leak detection never found it. It happened to be a worker walking by who all of a sudden noticed and said, “Holy smokes, look at all this. There’s a problem.”

All of a sudden the next proposal was that we are going to be doing it by rail.” Rail is an option but if the public were educated enough on what technology is out there and if that were mandated I still believe you could get it done by pipeline.

There was a roundtable discussion between northern mayors, CAOs and regional district chairs in Prince George a couple of weeks ago. I was there and presented basically on pipeline leak detection. I explained that refineries were going by rail because there was absolutely no public confidence in the way pipelines were currently being done. Comments were coming back from other mayors that no matter what form it was in they did not like it going by rail. They would prefer a pipeline with proper leak detection.

Senator Neufeld: Can you just expand on the leak detection issue? If you did a presentation on leak protection could we get a copy of that by any chance?

Mr. Germuth: Yes, I will make sure that we get a copy to you.

Senator Neufeld: You can send it to the clerk, but for our benefit or maybe for my benefit could you talk a bit more about this leak protection that you say is out there and where it is being used.

Mr. Germuth: It is nothing brand new. It has been around for year. In fact almost all pipeline companies in Canada currently use it. They just do not use it along the complete stretch of a pipeline. They use it at manifold stations. They use it underneath tanks, et cetera. The approximate cost of it for one

partie du conseil et où il était question du projet Northern Gateway, on a commencé à entendre parler du seuil théorique de détection des fuites et de ce qui, dans les faits, pourrait fuir. Les normes actuelles étant ce qu’elles sont, je me suis dit qu’une telle chose était impossible. Je suis technicien automobile de formation; j’ai donc l’habitude des détecteurs et de la technologie connexe. J’ai fait un peu de recherches, et j’ai constaté qu’il existe autre chose. Alors, non, je ne crois pas que le chemin de fer soit la seule option possible.

Il y a un peu plus d’un an, nous avons rencontré l’un des promoteurs de raffineries qui misaient encore sur les pipelines. Je lui ai fait remarquer qu’il se produisait parfois des accidents et qu’il y avait une autre façon de procéder. Il m’a répondu que seuls les vieux pipelines fuyaient, pas les nouveaux; que ce n’était jamais arrivé. Ce soir-là, quand je suis rentré chez moi et que j’ai allumé la télévision, nous avons appris que le pipeline Nexen, à Fort McMurray, fuyait. Or, ce pipeline avait moins d’un an. Il fallait s’attendre à ce que les méthodes habituelles ne détectent rien. C’est un ouvrier qui marchait à côté du pipeline qui a découvert la fuite. Il s’est exclamé : « Bon sang, regardez-moi ça. Il y a un problème »

Puis la première chose qu’on entend, par la suite, c’est qu’on veut changer pour le chemin de fer. Cette option n’est pas à rejeter d’emblée, mais si le public était suffisamment renseigné sur les technologies disponibles et si celles-ci étaient obligatoires, je demeure convaincu que nous pourrions revenir aux pipelines.

Il y a eu une table ronde organisée à Prince George il y a quelques semaines avec des maires, des dirigeants d’entreprise et des présidents de districts régionaux. J’y étais et j’ai parlé de la détection des fuites sur les pipelines. J’ai expliqué que les raffineries privilégiaient le chemin de fer parce que le public n’avait aucune confiance dans les pipelines tels qu’on les construit présentement. Les autres maires disaient que, quelle que soit la forme du pétrole, ils n’aimaient pas qu’on le transporte par rail et préféreraient un pipeline équipé de détecteurs de fuites adéquats.

Le sénateur Neufeld : Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur la détection des fuites? Si vous avez fait un exposé là-dessus, croyez-vous que nous pourrions en avoir une copie?

M. Germuth : Bien sûr, je vais faire le nécessaire.

Le sénateur Neufeld : Vous pourrez l’envoyer à notre greffier, mais pour notre gouverne — ou en tout cas pour la mienne —, pourriez-vous nous en dire un peu plus sur les dispositifs de protection contre les fuites qui existent actuellement et nous dire où ils sont utilisés?

M. Germuth : Ce n’est rien de nouveau. Ces dispositifs existent depuis des années. En fait, à peu près toutes les entreprises de pipelines du Canada en utilisent à l’heure où on se parle. Elles ne s’en servent juste pas sur toute la longueur de leurs pipelines; elles les installent plutôt aux centres de collecte, sous les réservoirs, et

of the companies is around \$70,000 to \$90,000 per kilometre. If you use the scope of the Enbridge Northern Gateway project and if you take 10 cents from a barrel of oil and put that toward leak detection, the whole system would be paid for in less than six years.

It is used in Canada. In Ontario there was a housing development that could not receive zoning unless this type of leak detection was put on. It was a fuel pipeline that was underneath a residential development. The only way they would allow that development to go ahead was if this type of leak detection was on there.

The technology is used extensively for fuel lines, for pipelines that are running underneath rice fields in Japan. Approximately two months ago there was a major pipeline conference in Berlin, Germany. This is the technology they were looking at. It has even been further refined to basically achieve zero tolerance on leaks on pipelines. They need to find the small leaks.

Senator Mercer: Thank you, Your Worship, for an interesting presentation. You mentioned the shipping of refined products. Something that always puzzled me since we started this study was why we were not shipping more refined products. I got an answer a couple of days ago on.

The problem is that the regulations are different in every country. We ship to country X to meet their regulations. The ship starts at country Y and the product is not meeting the standards or the regulations there, so re-refining has to happen at the recipient country. It makes more sense to me that we refine the products ourselves and create jobs here instead of exporting not just product but exporting jobs. That is the background.

With regard to the issue of leak detection technology it seems to me that your suggestion is a good one. Are you suggesting that there needs to be a leak detector every kilometre or are there other natural breaks every 5, 10 or 20 kilometres? That would that make sense. At the site of a detector is there also a shutoff valve?

Mr. Germuth: I have talked with the pipeline companies about the way I would like to see it. Of course they have never said they would actually do it but they proposed maybe what they would do.

They look at areas of what they call high consequence. An area of high consequence is where a leak could get into your watershed. It could be an environmentally sensitive area or something like that. They said we could put it there. We could have it in as short or as long a space as you want. It is a radio receiver actually that sends out a signal as soon as there is a leak and away it goes.

cetera. Le coût approximatif, pour une entreprise, varie de 70 000 à 90 000 \$ du kilomètre. Si on transpose le tout au projet Northern Gateway, d'Enbridge, et qu'on calcule 10 cents du baril, le système au complet serait payé en moins de six ans.

Ces dispositifs sont déjà présents au Canada. En Ontario, un projet domiciliaire a déjà eu leur installation comme condition préalable au changement de zonage nécessaire à sa mise en œuvre, parce qu'un oléoduc passait sous le lotissement. Pour que ce projet obtienne le feu vert des autorités, il a fallu installer ce genre de dispositifs.

Cette technologie est très utilisée sur les oléoducs qui passent sous les champs de riz, au Japon. Il y a environ deux mois, une grande conférence sur les pipelines a eu lieu à Berlin, en Allemagne. C'est à cette technologie-là que les participants se sont intéressés. Elle est rendue tellement perfectionnée qu'on peut ainsi parler de tolérance zéro contre les fuites. Les petites fuites sont celles qu'il faut trouver.

Le sénateur Mercer : Je remercie M. le maire pour cet excellent exposé. Vous avez parlé de l'expédition de produits raffinés. Je me pose toujours la même question depuis le début de notre étude : pourquoi n'exportons-nous pas davantage de produits raffinés? J'ai eu la réponse il y a quelques jours.

Le problème, c'est que la réglementation varie d'un pays à l'autre. Nous exportons vers le pays *x* parce que nous savons que nous en respectons la réglementation. Or, si le navire part du pays *y* et que nous ne respectons pas sa réglementation, le produit doit être raffiné de nouveau à destination. Ce serait beaucoup plus logique, selon moi, que nous raffinions nous-mêmes nos produits et que nous créions des emplois ici, au lieu d'exporter nos produits et nos emplois. C'est le contexte général.

En ce qui concerne la technologie de détection des fuites, j'aime bien votre suggestion. Selon ce que vous dites, devrait-il y avoir un détecteur tous les kilomètres ou existe-t-il plutôt des endroits où ces dispositifs seraient plus à leur place, comme à tous les 5, 10 ou 20 kilomètres? Ce serait logique. Là où il y a des détecteurs, y a-t-il aussi des valves d'arrêt?

M. Germuth : J'ai exposé ma vision des choses aux entreprises de pipelines. Elles ne se sont évidemment engagées à rien, mais elles ont laissé entrevoir leurs intentions.

Elles s'intéressent surtout à ce qu'elles appellent des « zones portant à conséquence ». Il peut s'agir d'une zone où, en cas de fuite, le pétrole pourrait se retrouver dans un bassin hydrographique ou d'un secteur névralgique sur le plan environnemental, ce genre de choses. Les entreprises nous ont dit que ces dispositifs pourraient très bien être installés à ces endroits. En fait, ils peuvent couvrir la distance que l'on veut, aussi courte ou aussi longue soit-elle. Il s'agit en fait d'un émetteur radio qui envoie un signal aussitôt qu'une fuite est détectée.

For me being a mayor in B.C. I believe all of our environment should be an area of high consequence. If you support putting it in an area of what they call high consequence then you are basically saying you do not want a leak here because it might impact your watershed but you are okay if a leak happens over there. You are willing to sacrifice that area.

Personally I am not willing to do that. There is enough money in oil still and there is enough leak detection technology that we should be demanding the best protection for all of our environment. We cannot get any of it back once it is gone. I believe all of B.C. should be an area of high consequence. Did I answer the question?

Senator Mercer: You did and it should make your re-election brochure.

Senator Black: Sir, you are going to have to help me. I am fishing a bit here. I toured the facilities of a new start-up company in Calgary that is manufacturing a product that detects leaks on pipelines by I am going to say radio waves but I am sure I am dating myself. Are you aware of this?

Mr. Germuth: Is the company called Leek?

Senator Black: No.

Mr. Germuth: I am not exactly aware of that one. Is it external or internal? Do you know?

Senator Black: It is internal.

Mr. Germuth: With internal the problem they have is that they can get false alarms with a system like that. It is what is called column separation. That is why I support the external because there is no such thing as a false alarm. Once it goes off you know something from inside is outside.

The problem with the radio wave one is that it is acoustic and they get column separation. The product in the pipeline is going so fast that you actually get an air gap in it and that can give off false alarms.

Senator Black: They did note that there is some technology to pick up false alarms. I do not want to dwell on that. I just wanted to see whether you were aware of it.

Mr. Germuth: Yes, I am aware of it.

Senator Black: There is thought, money and energy going into this but it is expensive.

Mr. Germuth: It is, but look at what a leak costs after it is out there.

Senator Black: I hear you.

En tant que maire d'un district de la Colombie-Britannique, j'estime que tout devrait être considéré comme une zone portant à conséquence. Parce que, si on s'en tient aux zones portant à conséquence sous prétexte que les fuites pourraient contaminer tel ou tel bassin hydrographique, cela veut dire qu'ailleurs, ce ne serait pas grave. On sacrifie les autres zones.

Personnellement, je m'y oppose. Les pétrolières ont encore assez d'argent et la technologie de détection des fuites est assez avancée pour qu'on exige la meilleure protection qui soit pour l'environnement, partout. Les zones dévastées sont perdues à jamais. Selon moi, la Colombie-Britannique au complet devrait être une zone portant à conséquence. Ai-je répondu à votre question?

Le sénateur Mercer : Oui, et vous devriez en faire la base de votre publicité en vue de votre réélection.

Le sénateur Black : Je vais avoir besoin de votre aide. Je ne suis pas sûr de ce que je m'appête à avancer. J'ai visité les installations d'une nouvelle entreprise de Calgary qui fabrique un produit qui détecte les fuites sur les pipelines au moyen, il me semble, d'ondes radio, mais je vous révèle sans doute à quel point je suis dépassé en disant cela. En avez-vous entendu parler?

M. Germuth : Parlez-vous de l'entreprise Leek?

Le sénateur Black : Non.

M. Germuth : Je n'en ai jamais entendu parler précisément, alors. S'agit-il d'un dispositif interne ou externe? Êtes-vous au courant?

Le sénateur Black : Interne.

M. Germuth : Le problème des dispositifs internes, ce sont les fausses alarmes. C'est ce qu'on appelle la « séparation de colonnes » et c'est ce qui fait que je préfère les dispositifs internes : il n'y a jamais de fausses alarmes. Quand ils se déclenchent, on sait que ce qui devait être à l'intérieur est rendu à l'extérieur.

Le problème des ondes radio, c'est que, puisqu'il s'agit d'une technologie acoustique, il y a séparation des colonnes. Le produit dans le pipeline va tellement vite qu'il se crée des poches d'air, ce qui peut déclencher de fausses alarmes.

Le sénateur Black : Les gens que j'ai rencontrés m'ont dit qu'il existait une technologie capable de détecter les fausses alarmes. Mais ne nous attardons pas là-dessus. Je voulais seulement savoir si vous en aviez entendu parler.

M. Germuth : J'en ai déjà entendu parler, oui.

Le sénateur Black : On consacre beaucoup de temps, d'argent et d'énergie à cette technologie, mais elle est coûteuse.

M. Germuth : C'est vrai, mais songez aux coûts d'un déversement.

Le sénateur Black : Je sais.

Mr. Germuth: We need to get that social licence to be able to have something. That is the only way you are actually going to get some First Nations to start looking at this and some non-First Nations people to start having some confidence in it.

Senator Black: Tell me if you would about Kitimat. Give me a summary again, please, as to the projects that are currently pending in your community.

Mr. Germuth: We just finished the \$5 billion Rio Tinto modernization of the aluminum smelter. That has been there since the early 1950s, pretty much going 24 hours a day, seven days a week.

A current proposed project is the massive LNG Canada project. Its partners are Mitsubishi, KOGAS, PetroChina and Shell. There is also the very big Kitimat LNG project within a partnership between Chevron and Woodside. Then there are two refineries right now. There is David Black's Kitimat Clean refinery just north of the Kitimat Service Centre and there is the Pacific Futures Energy refinery about 25 kilometres outside Kitimat up by Onion Lake. David Black's Kitimat Clean refinery was originally proposed to be where the Pacific Futures Energy one is but he has moved his closer to Kitimat.

Senator Black: And of course there is the proposed Gateway pipeline terminus.

Mr. Germuth: Of course, yes.

Senator Black: None of those are happening as we speak.

Mr. Germuth: Yes.

Senator Black: What is your educated judgment as to which ones are going to happen and in what period of time?

Mr. Germuth: I would say that within two years you would have the LNG Canada project proceeding. Right now there is more of a supply than demand on the market, but globally as Asia, India and other countries are starting to modernize we believe that by around 2022-2023 demand will start outstripping supply. If they start building around 2018 it takes about five years to build so by 2022-2023, they are ready to be online. The Kitimat LNG project is also one we are very much in favour of. They are probably a bit behind LNG Canada.

Senator Black: We heard about that one today, yes.

Mr. Germuth: As for the refineries they are both in an early stage. Part of the problem in my opinion is that I do not think there is enough co-operation between B.C. and Alberta to try and force, to try and propose, or to try and move forward the value-adding and make it our strategy.

M. Germuth : Il faut convaincre la population si on veut avancer. C'est le seul moyen d'intéresser certaines nations autochtones et de redonner confiance à une certaine frange de la population en général.

Le sénateur Black : Parlez-moi de Kitimat, si vous le voulez bien. Résumez-moi encore une fois, je vous prie, les projets actuellement à l'étude.

M. Germuth : Nous venons de terminer la modernisation de l'aluminerie Rio Tinto pour 5 milliards de dollars. Elle a été construite au début des années 1950 et elle fonctionne pour ainsi dire 24 heures par jour, 7 jours par semaine depuis ce temps.

Le projet massif de gaz naturel liquéfié LNG Canada fait partie des projets actuellement à l'étude. Ses partenaires sont Mitsubishi, KOGAS, PetroChina et Shell. Il y a aussi le très gros Kitimat LNG, lui aussi un projet de gaz naturel liquéfié réalisé en partenariat par Chevron et Woodside. Il y a aussi deux projets de raffinerie : la Kitimat Clean, de David Black, juste au nord du centre de services de Kitimat, et la Pacific Futures Energy, environ 25 kilomètres à l'extérieur de Kitimat, en allant vers le lac Onion. Au départ, le site retenu pour la raffinerie Kitimat Clean, de David Black, devait être celui où on doit maintenant construire la Pacific Futures Energy, mais les promoteurs ont plutôt choisi de se rapprocher de Kitimat.

Le sénateur Black : Et c'est sans oublier le terminus du futur projet de pipelines Gateway.

M. Germuth : Bien sûr, évidemment.

Le sénateur Black : Aucun de ces projets n'est encore en branle, c'est bien ça.

M. Germuth : C'est exact.

Le sénateur Black : À la lumière de vos connaissances, lesquels vont se réaliser selon vous, et dans combien de temps?

M. Germuth : Je dirais que, d'ici deux ans, le projet LNG Canada devrait se mettre en marche. Pour le moment, l'offre sur le marché est plus forte que la demande, mais déjà, ailleurs sur la planète, l'Asie, l'Inde et divers autres pays ont commencé à se moderniser. Si bien qu'à notre avis, d'ici 2022-2023, la demande devrait de nouveau être supérieure à l'offre. Si la construction débute en 2018 et qu'on calcule 5 ans avant qu'elle ne soit terminée, on peut espérer qu'en 2022-2023, le tout devrait être fonctionnel. Le projet Kitimat LNG nous est particulièrement cher lui aussi, même s'il tire un peu de l'arrière par rapport à LNG Canada.

Le sénateur Black : C'est ce qu'on nous a indiqué plus tôt aujourd'hui, oui.

M. Germuth : Pour ce qui est des raffineries, elles en sont encore aux premières étapes. Une partie du problème, à mon avis, tient au fait que la Colombie-Britannique et l'Alberta ne collaborent pas d'assez près afin de réclamer, de proposer qu'on insiste davantage sur la valeur ajoutée et qu'on en fasse notre stratégie.

I do not even know if we have a national energy strategy that really makes sense. Why are we not refining these products before they go out? You will hear from oil companies that they cannot do that because they do not make any money doing that, which is false. They still make money; they just do not make as much money doing that.

A lot of times I hear our premier criticizing Alberta by saying, "Oh, look at how good we are doing here; they are doing so badly," when really we should be working together. In Kitimat I ran on basically building relationships with all the mayors, with industry and with government. I do not know why our provincial government does not want to do it. If we are ever going to see a refinery project come through, of course the oil is coming from Alberta to here and we need to work together. I am not seeing that happen.

We need to work with the federal government too. Since I got elected Chief Ellis Ross of the Haisla Nation and I wrote a letter to the Right Honourable Prime Minister Trudeau trying to get that meeting, trying to talk to them. We have also written letters to the Alberta government. We are trying to get a foot in the door to say this is the way to go, we support this, we want to work with you, but we just have not been successful doing that yet.

Senator Black: Sir, just to confirm the obvious, even if half of these projects went ahead we are talking about \$50 billion, \$60 billion or \$70 billion worth of investment in your community and that would all be private money.

Mr. Germuth: Yes. The LNG Canada project is anywhere from \$25 billion to \$40 billion. The Kitimat LNG project is in the range of \$20 billion. The Kitimat Clean refinery is in the range of \$20 billion to \$30 billion. It is massive. It is well over \$100 billion dollars of potential investment for our region.

We are doing everything we can. Yes, we are realistic. We understand that the chance of all of them going ahead is almost zero, but if we can help push through one or two it would be great.

Senator Black: You bet.

Mr. Germuth: The oil is critical. LNG will do its own. It seems to be going fairly well. We really need to find a way to promote the refining of our resources all through the country. Of course it is in our best interests. I am sure you all know that too.

The Deputy Chair: Your Worship, I have a few questions for you. You mentioned something I have heard a number of times, and I know I say it, regarding the lack of a national energy

Je ne sais même pas si nous avons une stratégie nationale de l'énergie digne de ce nom. Pourquoi ne raffinons-nous pas ces produits avant de les expédier? Les pétrolières vous diront qu'elles en sont incapables parce que ce n'est pas rentable, mais c'est faux. C'est tout à fait rentable; juste un peu moins, c'est tout.

J'entends souvent notre première ministre critiquer l'Alberta en disant : « Regardez si nous sommes bons comparativement à eux », alors qu'au fond, nos deux provinces devraient faire front commun. À Kitimat, j'ai fait campagne en promettant de renforcer les liens entre les maires, l'industrie et le gouvernement. Je ne sais pas pourquoi le gouvernement provincial refuse de s'engager dans cette voie. Si on veut qu'un jour il y ait une raffinerie chez nous, il va falloir accepter que le pétrole vient de l'Alberta et que la collaboration est une condition *sine qua non*. Or, ce n'est pas ce qui se passe actuellement.

Nous devons collaborer avec le gouvernement fédéral aussi. Depuis que j'ai été élu, le chef Ellis Ross, de la nation haisla, et moi avons écrit une lettre au très honorable premier ministre Trudeau afin de le rencontrer ou de parler à quelqu'un. Nous avons aussi écrit au gouvernement de l'Alberta. Nous essayons d'établir le contact afin d'expliquer à qui de droit que nous sommes favorables à cette façon de faire et que nous souhaitons collaborer, mais nos efforts sont demeurés vains jusqu'ici.

Le sénateur Black : Je sais que je m'apprête à énoncer une évidence, mais j'aimerais quand même que vous me confirmiez que, si ces projets allaient de l'avant, cela signifierait des investissements de 50, 60, voire 70 milliards de dollars dans votre coin de pays et que tout cet argent proviendrait du privé.

M. Germuth : C'est exact. La valeur du projet LNG Canada se situe quelque part entre 25 et 40 milliards de dollars. Le projet Kitimat LNG, de son côté, vaut environ 20 milliards de dollars. La raffinerie Kitimat Clean, de 20 à 30 milliards de dollars. C'est énorme. En fait, on parle d'investissements dépassant largement 100 milliards de dollars dans la région.

Nous faisons tout ce que nous pouvons. Oui, nous sommes réalistes. Nous sommes conscients qu'il est à peu près impossible que tous ces projets soient menés à bien, mais si nous pouvions faire en sorte qu'un ou deux voient le jour, ce serait déjà merveilleux.

Le sénateur Black : Je ne vous le fais pas dire.

M. Germuth : C'est du pétrole qu'il faut s'occuper. Le gaz naturel liquéfié va faire son bout de chemin. Ça me semble bien parti, en tout cas. Il faudrait trouver le moyen de convaincre les autorités de raffiner nos ressources d'un bout à l'autre du pays. Je ne crois pas avoir besoin de préciser que ce serait dans l'intérêt supérieur du Canada, car je suis convaincu que vous le savez déjà.

Le vice-président : Monsieur le maire, j'ai quelques questions à vous poser. Comme bien d'autres avant vous, dont moi-même, vous avez souligné que le Canada n'a toujours pas de stratégie

strategy in the country. Everything seems to be fragmented and everybody works in a silo of their own particular area of interest. I think we share that sentiment.

Another thing we hear a lot about is the need for a fixed energy corridor particularly for the West Coast. Why is Kitimat a better choice than Prince Rupert?

Mr. Germuth: I am from Kitimat and I fully support the projects in Prince Rupert too. I would love to see the communities of Mayor Lee Brain and Mayor Dave MacDonald from Port Edward do well too.

In Kitimat we have a bit of an advantage. It is much easier to build in Kitimat, especially if you look at where the LNG Canada site is. It is where we used to have Methanex, a methanol facility. It is a massive flat area. It is already there. They already have a terminal.

Another great advantage that we have over Prince Rupert is that we only have one First Nation, and that is the Haisla First Nation. They are as pro-development as we are when the environment is suitably protected.

The Deputy Chair: Taken care of.

Mr. Germuth: Yes. They are pro-business. They are really showing the way. There are other First Nations that are pro-business too. The Haisla are a great example of First Nations not just saying give us this or give us that but let's support business and have them give us jobs and opportunities for the future instead of just giving us cheques.

The Deputy Chair: Would you say that theoretically we could have a fixed corridor that incorporated both Prince Rupert and Kitimat?

Mr. Germuth: We have talked to some of the pipeline companies before. I am talking more about natural gas right now for Kitimat LNG and LNG Canada. The problem is that they are not coming to the exact same place. They are not all coming from Fort St. John or, if it is oil, from Fort McMurray. They do take different paths but they do converge hundreds of kilometres away from Kitimat to where they are kind of following the same line.

The Deputy Chair: Yes.

Mr. Germuth: Yes, we think that would be a great idea. If there is a way to do that we would very much support that.

It is tough for them because they are competing projects, but Pacific Trails Pipeline and Coastal GasLink have a relationship too. If there was a way to get it through they would. The one problem both of them actually have at this time is that there is a blockade in Moricetown which is near Smithers. It is not a First Nations band that is against it but one house out of a band. The way the hierarchy works is that there is a band made up of

nationale de l'énergie. Tout semble fragmenté, et tout le monde voit à ses petites affaires dans son coin. Je crois que nous sommes sur la même longueur d'onde.

On nous dit souvent aussi que la côte Ouest a besoin d'un corridor énergétique permanent. Pourquoi Kitimat serait-elle un meilleur choix que Prince Rupert?

M. Germuth : Je viens de Kitimat et cela ne m'empêche pas d'appuyer sincèrement tous les projets à Prince Rupert. J'aimerais que les localités dirigées par le maire Lee Brain et le maire Dave MacDonald, de Port Edward, réussissent à tirer leur épingle du jeu elles aussi.

Kitimat jouit d'un léger avantage. C'est beaucoup plus facile de se bâtir à Kitimat, surtout sur le futur emplacement du projet LNG Canada. C'est là qu'était située l'ancienne usine de méthanol Methanex. Le terrain est plat sur une très vaste étendue. Tout est déjà là, même un terminal.

Nous sommes aussi avantagés par rapport à Prince Rupert parce que notre région ne compte qu'une seule Première Nation, les Haisla, et pourvu qu'ils ne nuisent pas à l'environnement, elle est aussi favorable au développement que nous.

Le vice-président : Vous avez pris vos précautions.

M. Germuth : Exactement. Ils sont favorables aux entreprises. Ils sont à l'avant-garde, pour tout dire. Ils ne sont pas les seuls, parmi les Premières Nations, à être favorables aux entreprises, remarquez. Mais les Haisla sont la preuve vivante que les Premières Nations ne sont pas juste là pour exiger telle ou telle chose et attendre un chèque, mais pour favoriser les échanges commerciaux, créer des emplois et ouvrir des débouchés.

Le vice-président : À votre avis, Kitimat et Prince Rupert pourraient-elles théoriquement faire toutes deux partie d'un futur corridor permanent?

M. Germuth : Nous en avons déjà discuté avec certaines entreprises de pipelines. Pour le moment, je m'intéresse davantage au gaz naturel, pour les projets Kitimat LNG et LNG Canada. Le problème, c'est que les pipelines ne vont pas tous exactement au même endroit. Ils ne partent pas tous de Fort St. John ou, dans le cas du pétrole, de Fort McMurray. Ils empruntent des trajets différents, même s'ils finissent tous par se rejoindre à quelques centaines de kilomètres de Kitimat, à partir d'où ils suivent à peu près tous le même tracé.

Le vice-président : Je vois.

M. Germuth : Mais oui, il s'agirait à notre avis d'une excellente idée. Si elle était faisable, nous y serions tout à fait favorables.

C'est difficile, cependant, parce qu'il s'agit après tout de projets concurrents, même si Pacific Trails Pipeline et Coastal GasLink entretiennent aussi des liens. S'il y avait moyen que cela se fasse, elles seraient partantes. Mais pour le moment, les deux entreprises ont le même problème : le barrage routier à Moricetown, près de Smithers. Ce n'est pas une bande autochtone qui bloque ainsi la route, mais l'une des maisons d'une bande. Hiérarchiquement

a whole bunch of different houses. One of these houses has separated away and that is where the blockade is. They will not let people in to survey the land.

Coast GasLink, the pipeline for the LNG Canada project, has actually already proposed another route to go around that area that would cost them tens of millions of dollars to do it.

I am baffled as to why there is so much negativity to a natural gas pipeline. If it happens to spring a leak you are not going to destroy the environment. It is going to dissipate into the air. If it is under a river it is not going to freeze.

The Deputy Chair: It is not rational.

Mr. Germuth: Yes. It does not make sense to me. I don't know if it is education. I know groups have tried to go and talk to those people but sometimes they say, "No, we don't even want to talk to you." How you get around that I don't know. It is only one. Other than that all 16 nations have signed on to support of the natural gas pipelines.

The Deputy Chair: I could never understand the idea of exporting unrefined bitumen through Kitimat. I take it from our discussions today that we agree on that as well. When it comes to refined product the people of Kitimat and yourself are more than comfortable with that.

Mr. Germuth: Absolutely. I am sure many of you saw in the headlines a few years ago that we had a plebiscite on the Enbridge Northern Gateway project that was 58 per cent against and 42 per cent for. We stick by that. No, we do not support that.

Obviously the very first thing is environmental reasons. We care about the environment. The second one, and just as important, is that it only makes sense that we should be keeping those jobs in Canada. By the way, both the Kitimat Clean and the Pacific Future Energy refineries would be using a technology that would have them pretty much the cleanest refineries anywhere on earth emissions-wise, et cetera. They are using brand new technology that would have emissions way down from other refineries that you would see over in Asia, et cetera.

The Deputy Chair: I have one more question. If there was not a fixed or established corridor one of the advantages that could be provided to Alberta and British Columbia would be the provision of hydropower from British Columbia to the oil patch to help them reduce their greenhouse gas emissions. Would Kitimat be

parlant, chaque bande est composée de plusieurs maisons. Or, dans ce cas-ci, l'une de ces maisons s'est dissociée du reste et a décidé de bloquer la route. Elle empêche les travailleurs de se rendre sur place pour sonder le terrain.

Coast GasLink, à qui appartient le pipeline devant servir au projet LNG Canada, a déjà proposé un autre tracé qui contournerait cette zone, même cela lui coûterait des dizaines de millions de dollars de plus.

Je n'en reviens pas qu'on puisse s'opposer avec tant de hargne à un gazoduc. L'environnement ne subira aucun dommage en cas de fuite : le gaz va tout simplement se dissiper dans l'air. Même chose si le gazoduc passe sous une rivière : elle ne gèlera pas soudainement.

Le vice-président : C'est irrationnel.

M. Germuth : Justement. Je ne comprends pas. Je ne sais pas si c'est une question de sensibilisation. Je sais que certains groupes ont essayé de parler à ces gens, mais ils ont presque toujours refusé de seulement leur adresser la parole. Comment peut-on sortir d'une telle impasse, je vous le demande? Et on ne parle que d'une nation. Les 16 autres ont donné leur appui par écrit aux gazoducs.

Le vice-président : Je n'ai jamais compris pourquoi on voulait exporter du bitume non raffiné en passant par Kitimat. Selon ce que je retiens de nos discussions d'aujourd'hui, nous sommes d'accord sur ce point-là aussi. Pourvu qu'il soit question du produit raffiné, les gens de Kitimat et vous-même n'avez rien contre.

M. Germuth : Absolument pas. Vous avez sans doute vu, dans les nouvelles il y a quelques années, que nous avons organisé un référendum sur le projet Northern Gateway et que le non a obtenu 58 p. 100 contre 42 p. 100 pour le oui. Notre position est toujours la même et nous nous y opposons toujours.

C'est d'abord et avant tout pour des considérations environnementales, vous l'aurez deviné. Nous nous soucions de l'environnement. Mais c'est aussi, ce qui est tout aussi important, parce que nous trouvons logique de tout faire pour que ces emplois demeurent au Canada. En passant, les deux raffineries dont je parlais tout à l'heure, Kitimat Clean et Pacific Future Energy, utiliseraient une technologie qui en ferait pour ainsi dire les raffineries les moins polluantes de la terre, et pas seulement pour les émissions de gaz à effet de serre, tout le reste aussi. Cette technologie encore inédite permettrait en effet de réduire considérablement les émissions par rapport à ce qu'on voit en Asie et ailleurs.

Le vice-président : J'aurais une dernière question pour vous. En l'absence de corridor permanent ou fixe, l'Alberta et la Colombie-Britannique ne seraient peut-être pas perdantes, par exemple si la Colombie-Britannique acheminait de l'hydroélectricité jusqu'aux champs de pétrole afin d'aider les

a suitable place to drive hydropower through? Maybe Senator Neufeld could answer that better than you can.

Mr. Germuth: Is it suitable to drive hydropower through? We are right on the coast so of course there is the Alcan. (1) The reason they located in Kitimat is because we are on the water. (2) They were given the rights to basically dam up a water resource, a water area. They have their own hydroelectric facility that puts out well over 800 megawatts.

When you are transporting power on hydro lines you have a line loss. To get it from Kitimat all the way out to the oil sands would be tough. Or, are you talking about doing it locally?

The Deputy Chair: No, I am talking about bringing hydro in from British Columbia to Alberta.

Mr. Germuth: That is more where they are looking at site C. Is that in the Fort St. John area?

The Deputy Chair: Yes.

Mr. Germuth: We have no problem with that at all. Alberta is still using over 60 per cent coal to produce power, whereas in B.C. we are very fortunate with our water resources that we are over 90 per cent hydro. If we can take some of ours to help them out and then get off of burning coal we would support that 100 per cent.

The Deputy Chair: Whether it is going east or west from Edmonton or from Kitimat or from Prince Rupert, it is pretty hard not to go through Fort St. John. It is going to come close to it. It is pretty well in the path.

Senator Mercer: I appreciate the frankness. It was a very informative presentation.

The Deputy Chair: Your Worship, it was great to have you here today. We are very pleased that you took the time to come visit us. We look forward to putting our report together and getting a copy of it to you.

Mr. Germuth: Excellent. Thank you very much for having me today. It was an honour to be here and present in front of you.

(The committee adjourned.)

pétrolières à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Kitimat serait-elle un endroit intéressant où faire passer tout ce courant? Peut-être que le sénateur Neufeld serait mieux placé que vous pour répondre.

M. Germuth : Pourrait-on acheminer de l'hydroélectricité par Kitimat? Nous sommes en plein sur la côte, alors il y a évidemment Alcan. Or, 1) si Alcan s'est installée là, c'est pour l'accès à l'eau; et 2) l'aluminerie a obtenu le droit d'ériger son propre barrage, si bien qu'aujourd'hui, elle dispose de sa propre centrale, qui produit plus de 800 mégawatts.

Quand on transporte de l'hydroélectricité, il y a toujours des pertes en ligne. Ce serait donc difficile d'acheminer tout ce courant de Kitimat jusqu'aux champs de pétrole. À moins que vous ne parliez de produire l'électricité sur place?

Le vice-président : Non, je parle de transporter de l'hydroélectricité de la Colombie-Britannique jusqu'en Alberta.

M. Germuth : On mise davantage sur le barrage du site C pour ce faire. Est-ce dans la région de Fort St. John?

Le vice-président : Oui.

M. Germuth : Cela ne nous pose aucun problème. Plus de 60 p. 100 de l'électricité est encore produite à partir de charbon en Alberta. En Colombie-Britannique, nous avons la chance de pouvoir compter sur des ressources en eau nous permettant de tabler sur l'hydroélectricité dans une proportion de plus de 90 p. 100. Nous serions donc tout à fait favorables à l'idée de nous départir d'une portion de cette hydroélectricité pour permettre aux Albertains de diminuer leur recours au charbon.

Le vice-président : Que l'électricité provienne de l'est ou de l'ouest, d'Edmonton, de Kitimat ou de Prince Rupert, il est assez difficile de ne pas passer par Fort St. John. On va certes s'en approcher considérablement, car c'est en plein dans la trajectoire.

Le sénateur Mercer : Je vous suis reconnaissant de dire les choses comme elles sont. Vous nous avez fourni des renseignements très précieux.

Le vice-président : Monsieur le Maire, nous sommes très heureux d'avoir pu vous recevoir aujourd'hui. Merci d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer. Dès que nous aurons terminé notre rapport, nous vous en ferons parvenir un exemplaire.

M. Germuth : Excellent. Merci beaucoup de m'avoir invité. Ce fut un honneur pour moi de comparaître devant vous aujourd'hui.

(La séance est levée.)

Kinder Morgan Canada Inc.:

Peter Forrester, Senior Director, Legal and Aboriginal Affairs.

Alberta Chambers of Commerce:

Ken Kobly, President and Chief Executive Officer.

Calgary Chamber of Commerce:

Justin Smith, Director of Policy, Research and Government Relations.

Wednesday, September 21, 2016 (afternoon)

Canadian Energy Research Institute:

Allan Fogwill, President and Chief Executive Officer.

As individuals:

Michael Priaro, Professional Engineer.

Young Pipeliners Association of Canada:

Tran Mah-Paulson, President and Chief Executive Officer, Central Executive Committee;

Kevin Tsang, Board Member (Vice President), Central Executive Committee;

Peter Tanchak, Board Member (Vice President), Central Executive Committee.

Prasad Panda, Member of the Legislative Assembly (Calgary-Foothills), Legislative Assembly of Alberta;

Bill Bewick, Director of Policy Wildrose Caucus, Legislative Assembly of Alberta.

Thursday, September 22, 2016 (morning)

Generating for Seven Generations:

Ward Kemerer, Chairman;

Len Wilson, Partner and Managing Director;

Matt Vickers, Chief Executive Officer.

First Nations Limited Partnership:

Robert Metcs, Chief Negotiator and Chief Executive Officer, Havlik Metcs Limited;

Alexandra Ballard, General Manager and Communications and Partnership Development Director, Havlik Metcs Limited.

George Heyman, Member of the Legislative Assembly (Vancouver-Fairview), British Columbia Legislative Assembly.

Thursday, September 22, 2016 (afternoon)

International Union of Operating Engineers:

Patrick Campbell, International Representative.

Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping:

Richard Wiefelspuett, Executive Director.

District of Kitimat:

His Worship Phil Germuth, Mayor.

Kinder Morgan Canada Inc. :

Peter Forrester, directeur principal, Affaires juridiques et autochtones.

Chambre de commerce d'Alberta :

Ken Kobly, président-directeur général.

Chambre de commerce de Calgary :

Justin Smith, directeur des politiques, de la recherche et des relations gouvernementales.

Le mercredi 21 septembre 2016 (après-midi)

Institut canadien de recherche énergétique :

Allan Fogwill, président-directeur général.

À titre personnel :

Michael Priaro, ingénieur.

Young Pipeliners Association of Canada :

Tran Mah-Paulson, président-directeur général, Comité exécutif central;

Kevin Tsang, membre du conseil (vice-président), Comité exécutif central;

Peter Tanchak, membre du conseil (vice-président), Comité exécutif central.

Prasad Panda, membre de l'assemblée législative (Calgary-Foothills), Assemblée législative de l'Alberta;

Bill Bewick, directeur des politiques, Caucus du Parti Wildrose, Assemblée législative de l'Alberta.

Le jeudi 22 septembre 2016 (avant-midi)

Generating for Seven Generations :

Ward Kemerer, président;

Len Wilson, associé et directeur général;

Matt Vickers, directeur général.

First Nations Limited Partnership :

Robert Metcs, négociateur en chef et chef de la direction, Havlik Metcs Limited;

Alexandra Ballard, directrice générale et directrice des Communications et du Développement des partenariats, Havlik Metcs Limited.

George Heyman, membre de l'Assemblée législative (Vancouver-Fairview), Assemblée législative de la Colombie-Britannique.

Le jeudi 22 septembre 2016 (après-midi)

International Union of Operating Engineers :

Patrick Campbell, représentant international.

Clear Seas Centre de Transport Maritime Responsable :

Richard Wiefelspuett, directeur général.

District de Kitimat :

Son Honneur Phil Germuth, maire.

WITNESSES

Monday, September 19, 2016 (morning)

Edmonton Chamber of Commerce:

James Merkosky, Vice-Chair of the Board of Directors;
Scott McEachern, Member of the Board of Directors.

Edmonton Economic Development Corporation:

Adam Sweet, Senior Advisor to the President.

Alberta Enterprise Group:

David MacLean, Vice-President of Communications and Policy.

Natural Resources Canada:

Heather D. Dettman, Research Scientist, CanmetENERGY.

Monday, September 19, 2016 (afternoon)

Capital Region Board:

Malcolm Bruce, Chief Executive Officer.
Neal Sarnecki, Regional Project Manager.

City of Red Deer:

Her Worship Tara Veer, Mayor.

Alberta's Industrial Heartland Association:

Her Worship Gale Katchur, Vice-Chair and Mayor, City of Fort
Saskatchewan;

Pam Cholak, Director of Stakeholder Relations;
Lori Mills, Energy Liaison, Strathcona County.

Alberta Alaska Rail Development Corporation:

John Falcetta, President;
Carol Anne Hilton, Aboriginal Engagement;
Ainjil Hunt, Aboriginal Engagement.

The Usand Group:

Blaine Knott, Regional Representative.

Wednesday, September 21, 2016 (morning)

National Energy Board:

Peter Watson, Chair and Chief Executive Officer;
Josée Touchette, Chief Operating Officer;
Sandy Lapointe, Executive Vice President, Regulatory;
Robert Steedman, Chief Environment Officer;
Shelley Milutinovic, Chief Economist.

(Continued on previous page.)

TÉMOINS

Le lundi 19 septembre 2016 (avant-midi)

Chambre de commerce d'Edmonton :

James Merkosky, vice-président du conseil d'administration;
Scott McEachern, membre du conseil d'administration.

Société de développement économique d'Edmonton :

Adam Sweet, conseiller principal au président.

Alberta Enterprise Group :

David MacLean, vice-président des communications et des politiques.

Ressources naturelles Canada :

Heather D. Dettman, chercheuse scientifique, CanmetÉNERGIE.

Le lundi 19 septembre 2016 (après-midi)

Capital Region Board :

Malcolm Bruce, chef de la direction.
Neal Sarnecki, gestionnaire de projets régionaux.

Ville de Red Deer :

Son honneur Tara Veer, mairesse.

Industrial Heartland Association de l'Alberta :

Son honneur Gale Katchur, vice-présidente et mairesse de la ville de
Fort Saskatchewan;

Pam Cholak, directrice des relations avec les intervenants;
Lori Mills, liaison en matière d'énergie, comté de Strathcona.

Alberta Alaska Rail Development Corporation :

John Falcetta, président;
Carol Anne Hilton, participation autochtone;
Ainjil Hunt, participation autochtone.

The Usand Group :

Blaine Knott, représentant régional.

Le mercredi 21 septembre 2016 (avant-midi)

Office national de l'énergie :

Peter Watson, président et premier dirigeant;
Josée Touchette, chef des opérations;
Sandy Lapointe, première vice-présidente, Réglementation;
Robert Steedman, spécialiste en chef, Environnement;
Shelley Milutinovic, spécialiste en chef, économie.

(Suite à la page précédente.)